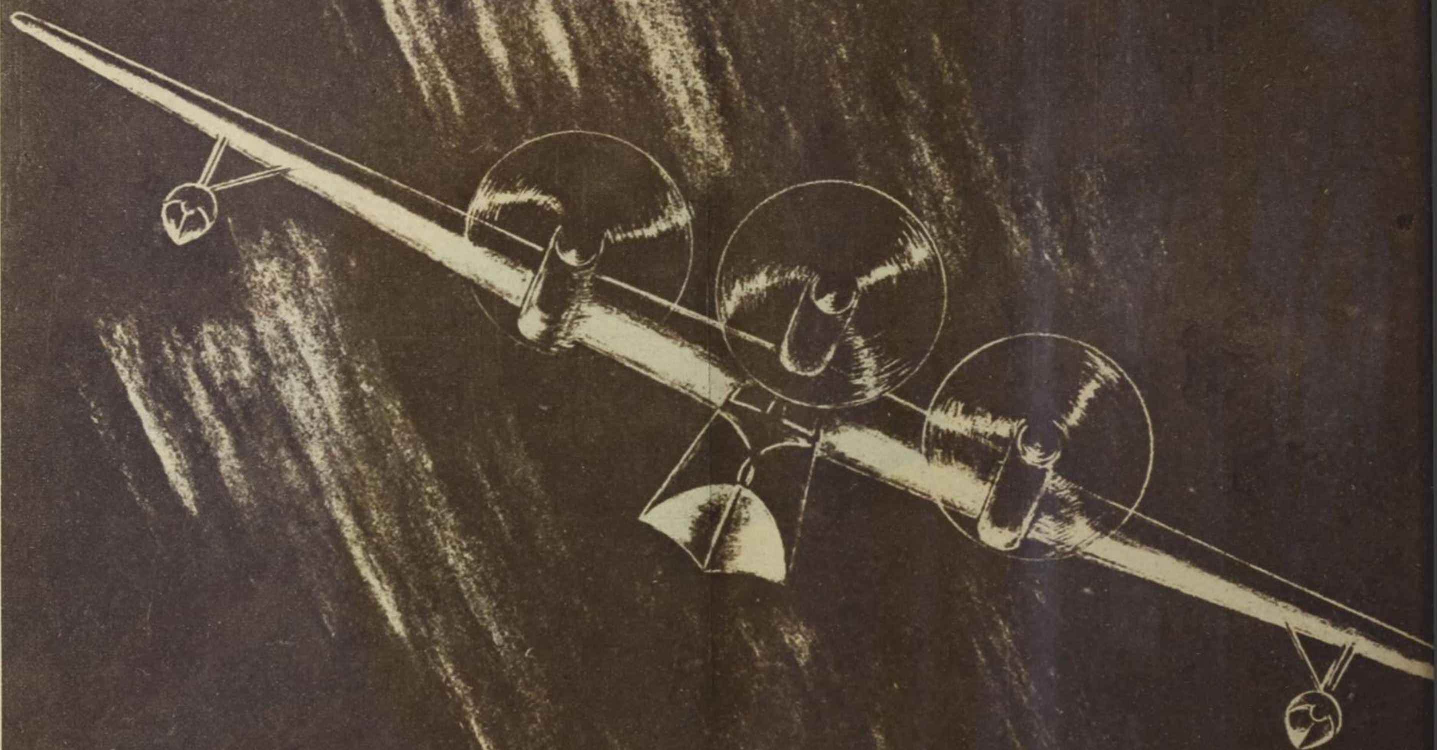
MAGYAR SZÁRNYAK

SZERKESZTI: JÁNOSY ISTVÁN
1943 JÚLIUS 15. (VI ÉVF. 14 SZÁM)



Kurier az óceán felett


B&V



MAGYAR SZÁRNYAK

REPÜLÉSÜGYI FOLYÓIRAT — RIVISTA AERONAUTICA

ZEITSCHRIFT FÜR ALLE GEBIETE DER LUFTFAHRT

SZERKESZTI: JÁNOSY ISTVÁN * VI. ÉVFOLYAM, 14. SZÁM * BUDAPEST, 1943 JULIUS 15



LÉGIHÁBORÚ

1943 június 26-tól július 11-ig

Az a hosszú előkészületi időszak, amit az ujságok már hetek óta állandóan a viharelőtti csendnek neveztek el az egész világon, a csendesóceáni hadszintéren június 29-én, a szovjet fronton július 4-én, a földközitengeri térségben június 10-én végetért. A légivállalkozásokkal teli hetek után, ami alatt az angolszász repülőknek nem volt más parancsuk, mint a német nyugati iparvidék munkásotthonainak lerombolása, hogy a világ egyik legszorgalmasabb munkásának feje felett ne legyen hajlék, ha megfeszítő munkája után hazatér, újból a földre helyeződött a háború súlypontja. Az olasz városok ellen végzett hasonló idegháború után ott is az otthonok és műemlékek rombolása után meg kellett kísérelni a kockázatos partraszállást, mert a légiháborúval és propagandafogásokkal nem sikerült az olasz nép elszánt háborús akaratát megtörni.

A szovjet arcvonalon Orel és Bjelgorod közötti kanyarban, melynek középpontján Kurszk városa fekszik, a hírek szerint olyan anyagcsata tombol, amire még ebben a világháborúban sem volt példa. A különleges harceszközök, páncélosok, rohamtüzérség, repülők óriási méretű bevetésével tombol a harc és egyre jobban kidomborodik a német vezetés, ember és anyag minőségének fölénye.

Végül Távol-Keleten valószínűleg a japán csapatok kínai hadszíntéren elért nagy sikereinek ellensúlyozása és a várható India elleni támadás megelőzésére Mac Arthur, az agyonreklámozott amerikai tábornagy kezdett állítólag 2800 km-es frontra kiterjedő *sziget-offenzivát*, hogy az Ausztriáliára fenyegető nyomást enyhítse.

A negyedik háborús év végén tehát még sehol sem mutatkoznak a kimerültség jelei és éppen ez a háborús nyár fogja bebizonyítani ellenségeinknek, hogy az eddigi győzelmek és területnyereségek birtokában *Európa minden támadásra*, ami a háború eddigi folyását próbálná ellenségeink előnyére alakítani, sikeres *ellentámadással felel Japánnal együtt*. A megpróbáltatások most elsősorban olasz szövetségesünket érik. Az otthonukat, hazájuk szent földjét védő olasz katonák, tengerészek és repülőkkel együttérez ma minden igazi magyar. Mussolini Olaszországa nyujtott nekünk először baráti jobbot, mikor Trianon utáni elesettségünkben megcsonkított országunk a volt kisentente kénye kedvének volt kiszolgáltatva. Mikor most idegen hatalmak a földközitengeri olasz bástyát ostromolják, kérjük a hadak Urát, hogy acélozza meg az olasz elszántságot és vitézséget és *vezesse győzelemre az olasz és német seregeket a földközi-tengeri uralomra törő angolszász hatalmakkal szemben.*

A légiháború eseményei és a nagy szárazföldi és partraszállási hadműveletek megindulása után a légierő szereplése június 26-tól kezdve időrendben a következőképpen alakult:

Június 26-án angolszász repülők Remscheidet és Elberfeldet bombázták, elvesztettek 31 bombázót, nappali támadásoknál a megszállt területen 8 bombázót. Szicilia és Közép-Olaszország kikötői elleni támadásnál az amerikaiak elvesztettek 33 bombázót. Eltűnt két olasz gép. Az angolszászok összes vesztesége *72 bombázó.*

Június 27-én a német légierő nagy támadásokat végzett szovjet vasúti célok ellen. A holland partoknál lelőttek 9 angol bombázót. Az olaszok Bizertát, az angolszászok Calabriát bombázták. Lelőttek 9 amerikai gépet, összes veszteségük *12 gép.*

Június 28-án. Légitámadás Köln és Livorno ellen, gépveszteség *59 bombázó.*

Június 29-én. Német bombázók Bone kikötőjét támadták. Angolszászok Szicilia több városát bombázták. Elveszett *33 ellenséges repülőgép* 2 némettel szemben.

Június 30-án. A német légierő a szovjet tüzérségi állásait és repülőtereit támadta. Angol gépek Szardiniát és Szicilia városait bombázták, veszteségük *5 gép.*

Július 1-én. Megszállt területek elleni támadásnál 11 angol gép elveszett. Az angolszász légitámadások következtében 1 millió német lakás semmisült meg eddig. Palermót bombázták, továbbá Cataniát és Cagliarit. 5 gépet lelőttek. Összes ellenséges veszteség *16 bombázó.*

Július 2-án. Az angolszász légierő vesztesége Nyugaton félév alatt összesen 2507 túlnyomóan négymotoros bombázó. Ebből június hónapra 614 esett. Dél-Olaszország, Szardinia és Szicilia elleni támadásoknál *30 gépet lőtt* le a légvédelem.

Július 3-án. Légitámadás Bochum ellen. Erős támadások Szardinia és Szicilia városaira. Angolszászok gépvesztesége összesen *102 gép.*

Július 4-én. Egy német hajókaraván elleni támadásnál 20 angol torpedóvetőt lelőttek. Megszállt nyugati terület elleni támadásoknál 29, olasz terület felett 56 angol-amerikai gép a veszteség. 9 német gép elveszett. Angol veszteség összesen *105 gép.*

Július 5. A kurszki csata első napján a szovjet 193 gépet vesztett. Szicília déli partja ellen intézett légitámadásoknál 51 angol-amerikai gép elpusztult. Németek bombázták Bizertát. Elveszett összesen *244 ellenséges gép.*

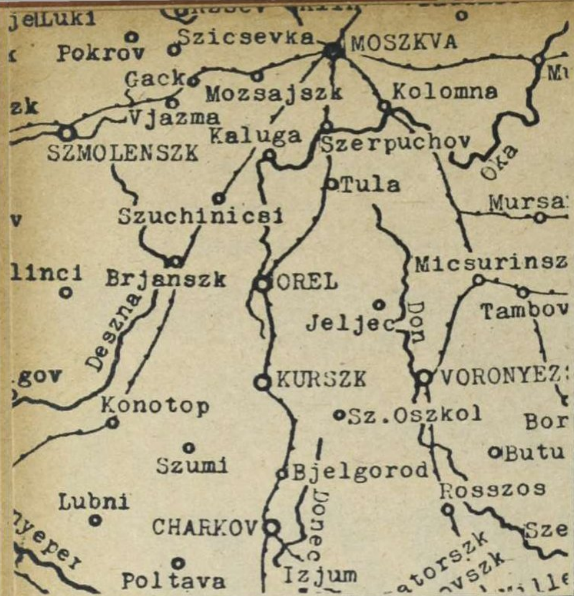
Július 6. Szicília elleni légitámadásoknál lelőttek *19 angolszász gépet.* A német s szövetséges légierő lelőtt *334* szovjet gépet. *Veszteség 353 gép.*

Július 7. Az oreli csatában újabb szovjet repülőveszteség a csata harmadik napján 151 gép. A német repülők 13 gépet vesztettek az első napon. *Magyar vadászgépek 5 szovjet repülőgépet lőttek le.* Három nap alatt a szovjet 777 repülőgépet vesztett 49 német a saját veszteség. Szicília felett 16, nyugaton 4 gépet vesztettek az angolok. Összes veszteségük: 171 gép.

Július 8. A szovjet újabb 193 gépet vesztett. Angolok Kölnt bombázták és a 9 gépüket lelőtte a légvédelem. Szicília ellen megújuló támadásoknál az olaszok 26 angol gépet lelőttek. Olasz torpedóvető repülőgépek elsüllyesztettek Szicília előtt 3 nagy hajót 40.000 tonna hajótérrel. Ellenséges gépveszteség *228 darab.*

Július 9. Londont nappali bombatámadás érte. A Szovjet 119 gépet vesztett. Légitámadás Bochum ellen. Szicília déli partjai ellen nagy légitámadásnál 22 angolszász bombázó elveszett. Nyugaton 11 angol gépet lőttek le. Gépveszteségük összesen *152.*

Július, 10. Partraszállás Szicíliá-



ban. Az angolszász ejtőernyősök legnagyobb része megsemmisült. 64 ellenséges gép elveszett. Az olasz és német légierő elsüllyesztett 3 nagy csapatszállítóhajót és eltalált több cirkálót, rombolót és szállítóhajót. A szovjet fronton 85 gép lelőve. Nyugaton 9 ellenséges bombázót lőttek le. *158 ellenséges gép elveszett.*

Július 11. A szovjet arcvonalon 70 gépet vesztett az orosz. Szicília felett 38 angolszász gépet sikerült lelőni. A tengely repülői sok szállítóhajót elsüllyesztettek és 3 cirkálót és 42 hajót megrongáltak. Az Atlanti-óceánon német repülőgépek felgyujtottak 2 nagy hajót. Az olasz torpedóvetőrepülőgépek 3 cirkálót és 3 gőzöst megtorpedóztak. Ellenséges gépveszteség *108 bombázó*, saját 22.

*

Ugyanezen idő alatt a csendes-óceáni fronton, Indiában és Kínában működő japán légierő *224 ellenséges gépet* semmisitett meg. A legújabb német jelentés szerint a Szovjet a kurszki csatában eddig kereken *1200* gépet vesztett. Az angolszászok gépvesztesége európai harctereken június 26 és július 11-e között *668*, túlnyomórészt nehézbombázó gép volt. *Összes veszteségük tehát 2092 repülőgép 15 nap alatt.*

A szovjet arcvonalon a nagy német és orosz támadás előkészületei után felderítőharcokból robbant ki a 240 km-es kurszki íven folyó ütközet, amelyikben az új német fegyverek és gépek, a kiváló harci szellem egyre jobban föléje kerekedik a szovjetnek. A német támadás az ív két végén, a szovjet ellenállás a középen a legerősebb. A nagy anyagcsatában a területnyereség még nem nagy és délen mutatkozik egy-két ék, amelyek a kurszki—voronyezsi vasút- és úthálózatot fenyegeti. Ezektől délre az erős szovjet állásrendszert 30 km mélységben szintén sikerült áttörni, a szovjet azonban még új harckocsi- és gyalogosalakulatokat vet harcba, úgyhogy a küzdelem igen elkeseredett. A német légierő páncélosok ellen, tüzérség és csapatok leküzdésére vadászbombázókat, páncélos elhárító repülőalakulatokat, csatarepülőket vet harcba. Az igen eredményes légiharcokban a Hrabek alezredes parancsnoksága alatt álló vadászrepülőezred 6000-ik légigyőzelmét a »Mölders« ezred 5500-ik légigyőzelmét aratta. Ujabb vadászrepülők közelednek a 200-as légigyőzelmi számhoz. A szovjet és amerikai repülőgépanyaggal felfrissített orosz repülők repülő- és harcképzettsége még mindig távol áll a nagy átlagban a tengelyrepülőkétől, akiknek a földi harcokban való mintaszerű együttműködésére az ellenséges sajtó is nagy figyelmet fordít. Az új repülőgéptípusokról és az új légifegyverekről és bombákról, új harceljárásokról még nincsenek közölhető híreink, de bizonyára alkalmazza a német vezetés a levegőben is a legújabb támadó és védő eljárásokat. Az ellenséges sajtó híreiből veszik azt a lapokban is leadott közleményt, hogy a vadászok a nagy bombázógépekre kis bombákkal támadnak.

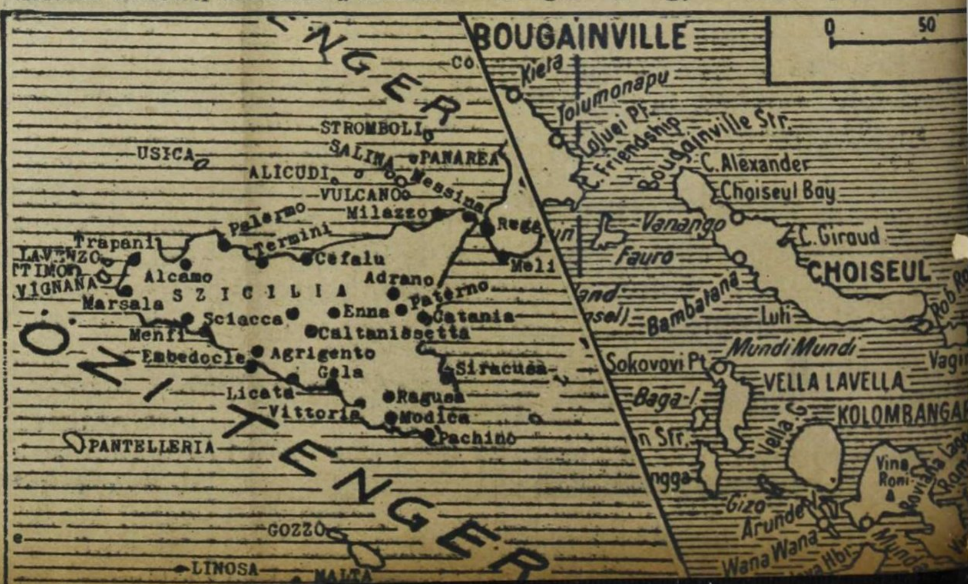
A szovjet arcvonal többi részén csak helyi csatározások folynak. Így a finn arcvonalról Velikije Luki, Lizicsanszk és Kuban vidékéről jöttek jelentések helyi jelentőségű harcokról. Ezek során a német és szövetséges csapatok a Kubán folyótól északra jelentősen megjavították állásaikat. A Fekete-tengeren német őrhajók és tengeralattjárók, működésüket eredményesen megkezdték.

Az Orel-Bjelgorodi nagy csata a a már közölt repülőgépveszteségen kívül a szovjetnek 1600 páncélosába, 1400 kf. lövegébe és 28.000 foglyába került. A harcos veszteség a fogolyszáminak legalább nyolcszorosa és ennek fele halott.

Ellenségeink kétségkívül egységesen tervezték csendesóceáni, keleti és földközitengeri támadásukat. Az, hogy a német vezetés Orelnél magához ragadta a kezdeményezést és nehéz helyzetbe hozta az ott Kiew ellen felvonult szovjet hadseregeket, felforditotta az angolszász-szovjet számításokat és gyorsítólag hatott bizonyos angol tervek végrehajtására a Földközi-tengeren. Orosz nyomásra tehát most megszületett a második európai arcvonal.

Szicilia szigetén széles arcvonalon megindult a támadás. Már július 9-én éjfél előtt szállító- és vitorlázógépeken vontatott ejtőernyős alakulatok és légigyalogság ereszkedett le Szicilia délkeleti csücskén, a Pacchino mögötti területen. Hajnalban pedig ettől a területtől északkeletre és nyugatra levő kisebb öblökben megkezdődött az angol, amerikai és kanadai csapatok partraszállása. A Szirakuzától délre és Gela mellett partraszállt egységek között, a két partvidék között leugrott ejtőernyősöknek és légi gyalogságnak lett volna összekötő szerepe. A hírek szerint azonban ezeknek az egységeknek legnagyobb része már is felmorzsolódott, a maradék az úttalan hegyvidék felé menekült. A tengelycsapatok és a légierő a legnagyobb elszántsággal vette fel a harcot az inváziós csapatokkal és az őket biztosító hajóhaddal és a szállítóhajókkal és a repülőkkel szemben. Erélyesen dolgoznak a tengeralattjárók is, úgy, hogy máris több cirkáló elsüllyedt, illetve megsérült a kisebb hajóegységeken kívül. A szállítóhajók és kihajózó egységek is nagy százalékban sérültek meg vagy pusztultak el. A támadás lapzártáig mindenütt megakadt, nagyobb hídfők kialakítása nem sikerült, de újabb támadási hullám várható a hajókaravánok mozgásából következtetve. A partraszállás egy helyen teljesen sikertelen maradt. Az elhárító harcokban nagy szerepet játszik a tengely mozgó tüzérsége és a légierő. Az olasz flotta várható beavatkozása is óvatosságra inti a hadműveleteket vezető Eisenhower tábornagyot. Szardinia, Kréta, a Balkán irányában is várható angolszász inváziós lehetőségek közül, az újabb török határzár Sziria és Bulgária felé lehet megtévesztés, lehet elővigyázati intézkedés az angolok részéről. Az időjárás állítólag nem kedvező a partraszállásra, mert az idő viharos a Földközi-tengeren. A támadás Szicíliára nem jött váratlanul, az állandó légitámadások sejttették az invázió bekövetkezését.

A nyugateurópai légiháború némileg legyöngült, aminek elsősorban az igenerős légvédelem okozta veszteségek, másodsorban a kedvezőtlen időjárás lehet az indoka. A kiváló nappali és éjjeli vadászrepülő alakulatok, az egyre nagyobbszámú földi tűzeszköz morzsolják az angolszász bombázó alakulatokat. Az amerikai bombázók teljesen le vannak kötve a Földközi tenger vidékén. Az elmult 15 nap alatt két Köln elleni támadás, egy Scheveningen és egy francia partok



melletti német hajókaraván elleni támadásnál voltak az angolszászoknak nagy veszteségei. A német bombázók egyszer nappal támadták London iparteiepeit.

Egyébként a német szaksajtó megállapította, hogy májushoz viszonyítva már a júniusi angolszász légi tevékenység Nyugat-Európában, minden ellenkező propaganda dacára csökkent. 30 nap alatt, eltekintve a jelentéktelen zavarótámadásoktól, 10 éjjel és 6 nappal végrehajtott erősebb légitámadás irányult a birodalom és a megszállt területek ellen Az éjszakák 33%-a, a nappalok 20%-a lett csak támadásokra felhasználva. A »Nonstop« támadásokról, állandó légioffenzíváról, a még úgy is fájdalmas veszteségek dacára, nincs szó. A viszszaütés ideje is egyre közeledik és a német híradás nem győzi hangsúlyozni, hogy bekövetkezik Angliára egy olyan időszak, amikor a légiháború elfajulását már csak magára vethet. A júniusban csak nyugaton elvesztett 614 angolszász repülőgép 10 éjjeli és 6 nappali támadásnál pusztult el. A lelövési százalék szinte ugrásszerűen emelkedik a nyugati légvédelem tökéletesedése következtében. A kíméletlen légiháború fokozása tehát az angolszászokat háborút eldöntő eredmények helyett, saját közvéleményük előtt is zsákutcába vitte, mert a német megtorlás súlyossága nem kétséges és azt az angol lakosság fogja elsősorban megsínyleni.

*

Miután a tengeralattjáró háború éppen a repülőgépek fokozott felhasználásával átalakulás előtt áll, a német vezetés csökkentett erővel folytatja addig a buvárhajó harcot. A júniusi elsüllyesztés 150.000 tonnája azonban csak átmenet, mert már ebben a hónapban nagyobb eredményt sikerült eddig elérni az óceánokon és a Földközi tengeren. Egyébként is a japán sikerek az alacsonyabb tonnaszámú hónapokban eredményesen egészítették ki az olasz haditengerészet és a légi erő eredményeivel együtt a hajózási veszteséget kb 350—400.000 tonnára.

*

Mac Arthur tábornok Uj Guineából offenzívát kezdett a Salamonszigetek és az ahhoz csatlakozó kisebb szigetcsoportokon. A Bougainville szigeten levő erős japán támaszpont felé szigetről szigetre próbál előrehaladni, egyelőre Rendova szigetén vív nagy harcot az ellentámadó japán tengeri és légi erőktől támogatott földi csapatokkal. A lassú előnyomulás már az ausztráliai kormánynak sem tetszik, mert Port Darwin és a többi északi ausztráliai kikötő változatlanul japán légitámadásokat kap. A tengeri ütközetekben az amerikai hajóhad és szállító flotta súlyos veszteséget szenved.

Míg Ausztrália felől lassú előnyomulást kezdtek az amerikaiak, úgylátszik, az indiai fronton a japánok készülnek valamire. Bose indiai szabadságharcos feltűnése Hankauban és kiáltványa az indusokhoz arra mutat, hogy az indiai kérdés időszerűvé vált.

Kínából újabb hírek nincsenek. Csangkaisek seregének felmorzsolódása változatlanul tovább tart.

Bt.

ÚJ VITORLÁZÓ VÁNDORDÍJ

A gyöngyösi Move Repülő Osztály, mely mindig elöl járt, ahol a repülésnek útat kellett törni, most újabb lépéssel viszi előbbre a repülés ügyét. Vitorlázórepülő vándordíjat írt ki:

1. A vándordíj célja,

hogy a vitorlázórepülés hazai meteorológiai viszonyait rendszeresebben felderítse és ezek közül is különösképen a Mátra és környékének vitorlázórepülő lehetőségeit és az odavezető légi útvonalakat tanulmányozza. Célja továbbá, hogy a gyöngyösi vitorlázórepülő kiképző terepeket a vitorlázó pilóta minél szélesebb körében megismertesse és ezzel a repülő bajtársi kapcsolatot elmélyítse.

2. A vándordíj leírása:

1 darab 50 cm magas, 35 cm széles csatolt fénykép szerinti 1511 gramm súlyú ezüstserleg.

3. A vándordíj elnyerésének feltétele,

hogy azt egy pilóta sorrendben egymás után, vagy anélkül 3 éven keresztül megnyerje. Ekkor a vándordíj az illető pilóta végleges tulajdonába kerül. Időközben minden évben a serlegen a védő nev megörökítésre kerül és a vándordíjat pedig egyévi időtartamra a védő pilóta egyesülete megőrzésre megkapja.

4. A vándordíjra pályázhat

minden érvényes szakszolgálati engedéllyel rendelkező vitorlázórepülő pilóta.

5. Eredményszámítás:

a) Csakis a gyöngyösi MOVERÓ pipishegyi kiképző terepén befejezett távrepülésekkel lehet a vándordíj elnyerésére pályázni.

b) Az egyes repülések értékelése a Magyar Aero Szövetségnek az illető évre érvényben levő vitorlázórepülő eredmény pontszámítása alapján történik.

c) A vándordíjra pályázó pilóták évenként az *a)* pontnak megfelelő tetszésszerinti számú repülést végezhetnek, azonban az évenkénti eredményösszesítés alkalmával ezek közül maximálisan a pontszám szerint legeredményesebb három repülés jön figyelembe. Amennyiben valamelyik pilóta a pályázat keretén belül háromnál több repülést végzett, úgy a legeredményesebb három repülésen felüli eredményei jelen pályázatban nem kerülnek értékelésre. A pályázó pilóták részéről tehát felesleges bejelenteni, hogy melyik három repülésüket kívánják értékeltetni.

Minden év december hó 15-én a gyöngyösi MOVERÓ lezárja az eredménybejelentések elfogadását és az összegyűlt pályázatokat elbirálás céljából a Magyar Aero Szövetség Sportbizottságának felterjeszti.

d) A vándordíj odaítélése minden évben február hó 1-éig megtörténik és a repülési folyóiratokban lesz közzétéve.



6. Repülésleírást

minden olyan repülésről kell készíteni, melyet a pilóta jelen pályázat keretében értékeltetni kíván. Ez a kiértékelt barogramm szalaggal egyidejűleg, illetőleg ha a kiértékelés technikai okokból késik, enélkül is 14 napon belül ajánlott levélben a gyöngyösi MOVERÓ címére megküldendő (Jókai-u. 25. sz.). A repülésleírás az indulási és érkezési időpontokat, a szélviszonyokat, valamint az útvonal térképszerinti és meteorológiai viszonyok szerinti, minél kimerítőbb ismertetését tartalmazza. Ezt a követelményt figyelmen kívül hagyó pilóták repülései egyáltalában nem kerülnek értékelésre jelen pályázat keretében.

7. A vándordíj kiadása,

évenként a Magyar Aero Szövetség díjkiosztó ünnepségén történik. Nem végleges, hanem időközi elnyerés esetén a vándordíjat a nyertes pilóta egyesülete kapja meg, megőrzés céljából. Háromszori elnyerés esetén a vándordíj a nyertes végleges tulajdonába megy át.

8. Emlékjelvényt

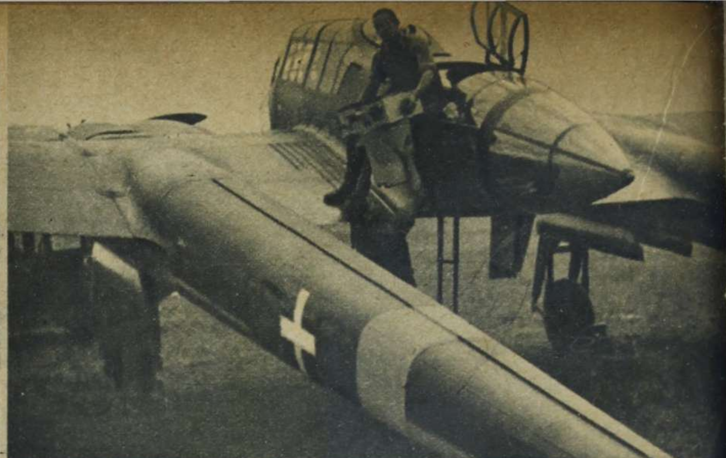
kap elsőízben minden olyan pilóta, aki jelen pályázat feltételeinek megfelelően a gyöngyösi vitorlázó repülőtéren fejezi be a repülést. A sorszámmal ellátott emlékjelvényt az egyesület a 6. pontban közölt »Repülésleírás« beérkezése után küldi meg a pilótának tekintet nélkül arra, hogy egyébként kíván-e résztvenni a pályázaton a továbbiakban is.

*

Örömmel kell üdvözölnünk a gyöngyösiek merész kezdeményezését, hiszen ilyentermészetű verseny még hazánkban nem volt. Ezzel a versennyel talán elérhetjük, hogy a repülésleírások alapján össze lehet majd állítani egy igazán, csak vitorlázórepülőink számára való meteorológiai térképet. Ha ez meglesz, segítségével — tökéletesen ismerve ha zánk szél- és légviszonyait — vitorlázórepülőink eddig is pompás eredményeiket még tovább növelhetik majd.



Bevetés előtt: eligazítás, közelfelderítő feladatra FW. 189. géppel



Kiemelik a FW. 189 gépből a fényképezőgépet

Kecskeméti közelfelderítők az őrvonalon

Alig multak el a hazatérő könnyűhadosztály tiszteletére Kecskeméten rendezett ünnepségek, máris örömmel kell beszámolnunk egy kecskeméti közelfelderítő repülőszázad eredményes működéséről.

A századot tavasszal új géptipusra — a FW. 189-re — képezték át. Május közepén készen is állott már alkalmazásra. Az orosz tavasz Ch. város melletti hadirepülőtéren találja őket. Feladatuk a közelfelderítés végrehajtása egy kb. százhúsz km. hosszú arcvonalszakaszon, 40—50 km. mélységben figyelik az ellenség minden megmozdulását, jelentik és nyilvántartják az ellenség helyzetében bekövetkező változás legapróbb részleteit is.

Látogassuk meg a századot. Repülőterük egy szép zöld mező. Első látásra nem is hinné az ember, hogy hadirepülőtéren van, ahol mesterien álcázva magyar gépek állanak. A levegőben induló és hazatérő gépek. Mi akik »új fiúk« vagyunk itt, minden gépet bizonyos gyanakvással figyelünk, hátha egy orosz tisztel meg látogatásával, esetleg bombáival... hiszen alig vagyunk 25 km-re az arcvonaltól. Az itteniek fel se néznek az égre, fülük jól ismeri már saját gépeink zúgását.

Bodó századossal találkozunk, aki a század első tisztje és éppen egy gép személyzetét igazítja el felderítési feladatra. Halljuk, hogy szól egy ilyen felderítési parancs: »Tömö százados úr derítse fel L. tavaktól W. községig a folyón levő átkelési előkészületeket, a vasutakon és utakon észlelhető mozgást. Állapítsa meg, hogy az X. erdőben már felderített Sztalinorgona állások megszállottak-e? G. faluban felderített üzemanyagtároló helyet bombázza. A fontosabb figyelésekről készítsen fényképfelvételt. Amennyiben páncélos gyülekezést lát, rádión azonnal jelentse. Magasság 2000 m., vagy a felhőalap. Az ellenséges légvédelmi tüzelőállások helyét figyelje meg. Különösen felhívom figyelmét arra, hogy N. falu légterében orosz vadász-elhárítással kell számolni. Jó leszállást!« Ezzel a gép személyzete elindul feladatának végrehajtására.

Amíg a gép visszatér, kérdésekkel ostromoljuk a térképébe merülő Bodó századost. Megtudjuk tőle, hogy a század Telbisz Imre százados parancsnoksága alatt május 22-e óta van bevetve. Azóta harminc repülési nap alatt 224 ellenséges repülést végzett. Felderítés közben 35.000 kg. bombát dobtak le. 1500 filmet dolgoztak fel és 5000 másolatot készítettek. Megtudjuk, hogy a FW—189. mintájú gép a legeszményibb felderítő gép: fordulékony, a megfigyelő kilátása szinte százszázalékos. A gép személyzete egymás között, a levegőben levő többi géppel és repülőterével állandó rádió-összeköttetésben van. Fegyverzete és sebessége a jelenlegi háborús követelményeknek minden tekintetben megfelel.

Szeretnénk százados úr egyéni élményeiről hallani valamit.

— »Személyzetemmel, Saághy főhadnagy megfigyelővel és v. Pintér szkv. lövésszel a huszonkettedik bevetésnél tartunk. Minden bevetésünk élmény volt. Igy többek között megemlékezem egy 16 km. széles ellenséges terület lefényképezéséről. Kilenc sávot repültünk 5000 m. magasságban. Vadász biztosítást az Udet német vadászezredtől kaptunk. A két vadász úgy kísért bennünket, hogy mindvégig a legnagyobb biztonságban voltunk. Hazafeléjövet lövészem alacsony magasságból egy lőszertelepet géppuskázott végig, amely kigyulladt és úgy égett egész napon át, hogy még az este 7 óra után hazatérő gép is megfigyelhette a tüzet.

Végigjárjuk a repülőteret. Elbeszélgetünk a szerelőkkel, fegyveresekkel, fényképészekkel, akik a gépek körül szorgoskodnak. Üzemanyagot töltenek, lőszerrel és bombával látják el gépeiket, friss fényképkazettákat raknak be. Minden darab a technika csodálatos vívmánya. Sétánk közben gyorsan múlt az idő. Egyszer csak hatalmas motorbúgásra leszünk figyelmesek. Egy kéttörzsű gép alacsonytámadással csap ránk, jelzi a feladat sikeres végrehajtását. Sima elszállás után a személyzet jelentkezik. Mint halljuk, Tömő százados feladatát százszázalékig megoldotta. Bodó százados a pilótához, Czigány zászlóshoz fordul, aki jelenti:

— »Alighogy befejeztük feladatunkat, megfigyelőmmel észrevesszük, hogy jobbról két ellenséges vadász óriási sebességgel közeledik. Gépünket azonnal meredek szögben nyomtam a föld felé, hogy mielőbb saját területre érkezzünk és földközelbe, ahol a vadász alulról támadni nem tud. 3000 m-ről zuhantunk és közben vettük csak észre, hogy nagyobbarányú légicsata közepébe kerültünk. Egy, már huzamosabb ideje tartó légiharc tanui voltunk, mert 2 ejtőernyőt is láttunk lebegni. Fájó szívvel hagytam ott a légiharc színhelyét. (Czigány zászlós azelőtt vadász volt.) Az elenséges vadászok leváltak rólunk és beavatkoztak a légiharcba. Mégegyszer visszafordultam, hogy legalább a harc kimenetelét megfigyelhessem. Tömő százados úr azonban hazairányított, mert felderítési eredményünk gyors hazavitele természetesen fontosabb volt. A hazahozott fényképfelvételeket nemsokára kiértékelik. Az előhívott filmek az átvilágításszekrénybe kerülnek, ahol szakavatott szemek értékelik ki a legapróbb részletekig. A fontosabb fényképfelvételekről másolatok készülnek. Ezeket a legrövidebb úton — »Gólyá«-val — viszik az elöljáró parancsnoksághoz. A század hajózó részének elhelyezése egy elhagyott és félig rombadőlt orosz épületben van. Homlokzatán egy ágaskodó szárnyas táltos díszeleg: a század jelvénye.

Vacsora után még bőven van idő ahhoz, hogy mindenki kedvenc szórakozásának hódolhasson. A fiúk összegyűlekeznek századparancsnokuk, Telbisz Imre százados köré. Van is miért, hiszen a Honvéd Légierők egyik legnagyszerűbb rajzművésze a század apja. Minden aktuális rajza fergeteges sikert vált ki és nem csoda, ha az egész felderítő tanya megtelik rajzai vidám hangulatával.

Igy élnek ők és készülnek a holnap új feladataira, harcaira: a kecskeméti közelfelderítők.

K. A.



Az előhívott filmtekercset már száradás közben vizsgálják a kiértékelők

Két felszállással teljesítményjelvényt repült gróf Zichy Nándor, a MAeSz ügyvezető elnöke



Tiszta sportrepülőszellemmel cáfolt rá gróf Zichy Nándor országgyűlési képviselő, a Magyar Aero Szövetség megbízott elnöke arra a megállapításra, hogy a vitorlázás a fiatalok légisportja: „öreg" repülő létére kedvet kapott a vitorlázásra és elöljáróban két felszállással kirepülte a Hármashatárhegyről a teljesítményjelvény megszerzéséhez szabott feltételeket, az 1000 méteres magasságot, az 50 kilométeres távolságot és az öt órát. Majd kétezer méteres magasságot ért el első vitorlázóútja alkalmával és nyolc kilométer híján kerek kétszáz kilométeres távolságot repült be.

Az Aeroszövetség megbízott elnöki tisztségében állandóan repüli az országot. Ott van minden repülőeseménynél. A modelezőversenyeket, kiállításokat, repülőnapokat éppen úgy meglátogatja, mint a különböző repülőtáborokat. A legközvetlenebb kapcsolatot tartja fenn a sportrepülés és a haderőnkívüli előképzés minden részesével és eseményével.

— Repülést csak úgy lehet irányítani — mondotta sokszor — ha az ember maga is állandóan repül.

Nemrégiben meglátogatta a hajdúszoboszlói teljesítménytábort, ahonnan teljesítményrepülőink sorra megostromolták az aranyjelvény megszerzéséhez szükséges 300 kilométeres távolságot és erősen megközelítették.

Nagyszerűen mentek a felszállások, maga is kedvet kapott a vitorlázásra. Kóstolóul a Goevier-be ültették. Pár perces repülőutat tett, ennyi idő tökéletesen elég volt számára megismerni a vitorlázógép sajátságait. Ismert kiváló motoros-repülő, alkalma volt tábori pilótaszolgálata alkalmával megismerni az összes korszerű, nagysebességű gépeket. Kiváló repülőkészségre és tiszta sportszellemre vall nála, hogy valóban minden „átképzés" nélkül fogott a vitorlázórepülésbe. A Goevier-kóstoló után mindjárt felvontatták egy Meise-vel és — C. vizsga lett belőle.

— Csak véletlen volt — mondta szabadkozva — a Hármashatárhegyen megismétlem gumistarttal.

Néhány nap mulva kint volt a Hármashatárhegyen, ahol éppen lejtőmenti modelverseny volt. A kis gépek kecsesen és öntudatosan szállingóztak a lejtő előtt, a jelentkező termikekben. Jó távrepülő idő mutatkozott, néhányan el is indultak.

— Fiúk, adjatok nekem is egy gépet, most már forma szerint is leteszem a C-vizsgát — mondotta.

Felvittek az indítóhelyre egy Meise-t. Bekötötte magát, rátették a tetőt. De még kiszólt az ablakon:

— Mégis mondjátok meg, hogy mit kell csinálni a lejtőnél, ha esetleg úgy adódnék, hogy fent tudok maradni.

Néhány szóval elmagyarázták, hogy az adott széliránynál milyen repülés a legcélravezetőbb.

— Köszönöm! Megpróbálom!

Kilőtték. Ráült mindjárt a lejtőre és ott próbálkozott egyideig. Egyszer csak termiket fogott, felkörözött benne és eltűnt Gödöllő felé. Este jelentkezett telefonon:

— Majdnem sikerült a kétszáz kilométer. 35 kilométerrel Nagyvárad előtt szálltam le.

Két nap mulva idehaza mondotta el az első felszállásból sikerrel elvégzett nagy távrepülés történetét:

— Vagy ötnegyed óráig kínlódtam a Hegynél, végül sikerült elfognom komoly emelést. Belementem, de egyelőre még fogalmam sem volt arról, hogyan kell termikben repülni. Beledőltem, spiráloztam. Magamnak kellett kitapasztalnom mindent, de végeredményben ez a legjobb iskola. Gödöllő táján már volt ezer méternél nagyobb magasságom. Azt gondoltam, hogy a magasság megvan a teljesítményjelvényhez, megszerzem a távolságot is. Pilis látszott előttem, kimértem, hogy Pilissel megvan az ötven kilométer, arra mentem. Igen ám, de még mindig volt nagy magasságom. Gyerünk Szolnokig! Szolnok felett is volt még magasság, sőt még jó emeléseket is fogtam. Mindjárt megváltoztattam a tervemet, megyek Nagyváradig. Sajnos, addig már nem sikerült, mert a termikek lassan elültek. Zsáka és Furka községek között szálltam le egy legelőre. Ez is 192 kilométer.

A két község népe versengett egymással, hogy a szárnyon jött vendéget minden szükségessel ellássa. Készségesen és ügyesen segítettek a Meise szétszerelésében és biztonságba helyezésében. Vitéz Kolozsbósi Gyula törzsőrmester csendőrőrsparancsnok biztosított szállást részére a csendőrörsön, mindjárt meghívta uzsonnára.

— Kedves és figyelmes házigazda volt — mondotta Zichy gróf — és minden kényelemről gondoskodott. Suda Jenő mérnök neje, az ottani postamesternő, nyomban telefonösszeköttetést teremtett a Heggyel s olyan kedvesek voltak, hogy vacsorára meghívtak. Másnap értemjött a szállítókocsi, felraktuk a gépet és hazajöttünk.

— Természetes, — mondotta végül — mihelyt jó idő lesz, nyomban kirepülöm az öt órát és megszerzem a teljesítményjelvényt. Bizonyosan lesz az „öregek" között követőm.

Két nap mulva nagy örömmel ujságolta, hogy már jelentkezett követő: Ujváry László pilótakapitány, aki a teljesítményrepülőket most tanítja a Link Traineren vakrepülésre.

Zichy Nándor gróf ugyanaznap délután kirepülte az öt órát a Hegyen.

— Tóth Géza, a meteorológus tanár felhívott a Szövetségben — mondotta Zichy gróf a második sikeres startról — és közölte, hogy megpróbálhatom az öt órát, jó idő van hozzá. Természetesen azonnal felmentem a Hegyre. Egy Huszonkettest kaptam. Ezt a gépet már ismertem, mert kóstolónak felvontatott vele Érden Bollmann Béla a szoboszlói próbarepülés C.-vizsgája után ezer méterre, onnan műrepülést próbálgattam vele.

— Néhányan nem tartották alkalmasnak az időt olyan kezdő vitorlázó számára, mint amilyen én vagyok, mert erős széllökések voltak. Gyakorlati tanácsokat kértem és kaptam, utána félkettőkor felszálltam. Eleinte furcsa volt az erős széllökésekben repülni és kissé kurta nyolcasokba kezdtem a lejtőnél. Erre egy Goevierrel Kertész utánam repült, majd elémszállt és kirepülve mutatta, hogy nagyobb nyolcasokat kell repülnöm. Megmaradtam az utasításszerinti nagyobb nyolcasokon. Így ment a dolog négy óra hosszáig, azután hirtelen megváltozott a szél iránya és az volt a probléma számomra, hogy vajjon most mit csináljak? Tekintélyes magasságot leadtam közben, alig voltam 100 méteren, végül is kiokoskodtam a tennivalókat — és sikerült. Öt és egynegyedórát voltam fent. Végül, amint illik, tiszteletkört repültem a társaság felett és leszálltam a völgyben.

Zichy Nándor gróf a teljesítményjelvény megszerzése után a további teljesítményfeladatokat végzi el.

— Távokat és magasságokat akarok repülni.

Első vitorlázórepülésre 192 kilométeres távot, 1600 méteres kiértékelt magasságot kirepülni, két nap mulva az öt órát kirepülni tiszteletreméltó repülőteljesítmény. Szebb példát alig adhat repülővezető a magyar repülőfiatalságnak.

Olasz repülőhaditudósító Budapesten



Emilo Ceretti. Jól emlékszem a nevére. Körülbelül két évvel ezelőtt láttam a *Le Vie dell' Aria* egyik cikke alatt. Azokat a benyomásokat ismertem meg belőle, amelyeket Ceretti a Szaloniki ellen intézett légitámadások egyikén személyesen szerzett.

Most szemtől-szembe ülök vele. Folyó év márciusában lapja, a *Popolo d'Italia* megbízásából hazánkba jött, hogy hű tükörképekben számoljon be olvasóinak a baráti magyar nemzetről.

Tudtam, hogy már régen eljegyezte magát a repüléssel. 1935-ben vette először kezébe a gépmadár kormányát és hamarosan megszerezte a motoros repülőgépek vezetésére jogosító „A" és „B" bizonyítványt. De még többre törekedett. Bressoban, Milano mellett teljes sikerrel elvégezte a műrepülő tanfolyamot és ezzel egyik legszakavatottabb hozzászólója lett a repülésnek az ujságirókartársak között. Amikor csak módja adódott, örömmel kereste fel a levegőt a jól ismert *Breda 15, Saiman* és *„Capproncino"* tipusokon és legszivesebben azokat a feladatokat vállalta, amelyeknél tollforgató hivatását összeegyeztethette a repüléssel.

Késő délután látogattam meg. Az olasz fajra jellemző szikár, fekete hajú, villogó szemű, korát meghazudtoló „ifjú" kitörő örömmel üdvözölt és az a benyomásom támadt, hogy az első pillanatban örökre a szivünkbe zártuk egymást. Az emberben tudat alatt ott szunnyadnak azok az ösztönök, amelyek az erdő- és barlanglakó ősét még teljesen kifejlődve vértezték a létért való küzdelemben és talán eme szunnyadó ösztönök egyike sugallta most mindkettőnknek, hogy őszinte barátot találunk a másikban. S két pohár vermut mellett megeredt a szó és a beszéd hamarosan azokra az élményeire terelődött, amelyeket repülő haditudósítói minőségében a jelen háborúban élt át.

Hat hónapig tengeri felderítő

Amikor hazája 1940 júniusában Németország mellett a sorompók közé lépett, azonnal bevonult katonai szolgálatra. Repülő haditudósítói minőségben azokhoz a felderítő repülő alakulatokhoz nyert beosztást, amelyek a sziciliai tengerszorost ellenőrizték. Hat hónapot töltött Szicilia és Szardinia különböző repülőalapjain és számos bevetésen vett részt. Rendszerint a tuniszi partok előtt fekvő La Galite szigetig repültek a Cant Z 501. típusú vizigépen és a tenger „végtelen"-jének fürkészésén kivül főleg az angol tengeralattjárókra való vadászat volt a cél. Különösebb harci élménye nem akadt ugyan, de az itt töltött hat hónap megtanította arra, hogy a tengeri felderítőszolgálat egyike a legkeményebb feladatoknak. A felderítő gép egyedül repül ki többszáz kilométerre a tenger fölé és repülő alapjával csak a rádióhullámok vékony fonala kapcsolja össze. Ez a földi támpontok nélküli repülés már önmagában véve is kimerítő feladat, amelynek terhességét növeli az a tudatalatti, de meglévő érzés, hogy üzemzavar esetén — melyek közül a legsúlyosabb a motoré és a rádióé — a nyilt tenger még a vizigépek számára is kellemetlen kényszerleszállóhely. Az időjárás kedvezőtlen megnyilvánulásai még súlyosabbá teszik a repülést és néha órák hosszat tartó ádáz harcot kell velük vivnia a gépszemélyzetnek. S ehhez a puszta repülési művelethez járul a harci feladat végrehajtása. Nézni mereven a végtelen víztükröt, erőt venni az egyhangúság folytán lankadó figyelmen és idejében észrevenni a rendszerint túlerőben lévő légi ellenfelet, hogy mód adódjék az értékes észleletek hazamentésére. Sokszor azonban erre már nincs idő és fel kell venni az egyenlőtlen harcot.

A felderítő a légiháború névtelen napszámosa és csak a képzelet ecsetelheti le azt a hősies erőfeszítést, amely a hivatalos jelentés: „egy felderítő gépünk nem tért vissza" szűkszavú mondata között rejlik...

Bombákkal Görögország és Jugoszlávia ellen

1940 decemberében a bombázókhoz került át és előbb Délolaszországból, később albániai repülőterekről vett részt a balkáni ellenfelek ellen irányuló légi támadásokban. Ezek keretén belül hol a vad epiruszi hegyek dermesztő hidegében harcoló földi bajtársaikat támogatták közvetlenül, hol pedig — hadászati céllal — az ellenség utánpótlási gócait, elsősorban Szalonikit támadták.

A téli repülés összes gátló tényezőivel meg kellett küzdeniök ezeknek a feladataiknak a végrehajtása közben és mialatt Savoia 79. vagy Cant Z 1007. bis típusú gépükkel a Pindos-hegylánc felett 6000 méterre emelkedtek, a hőmérséklet gyakran leszállt a 40 fok C alá.

A görög hadjárat befejezéséig ezen az arcvonalon működött és a háború kezdete óta, 1941 májusáig összesen 32 harci repülést hajtott végre.

Huszonnégy repülő foglalta el Korfut

Mint egyetlen újságíró, tagja volt annak a félelmet nem ismerő huszonnégy repülőnek, akik *Grande* ezredes parancsnoksága alatt 1941 április 28-án partraszálltak Korfuban és fölényes fellépésükkel előkészitették, sőt részben végrehajtották a sziget birtokbavételét.

Dodekanezosz felé
Földközi - tenger
hajóraj menetiránya
p iránya
repülőgépanyahajókról felszállt angol vadászok (: 6 drb :)
hajóraj
Abukir
Alexandria
12 angol vadászgép (: felszállóban a különböző repülőterekről :)
Egyiptom

Ceretti sajátkezű vázlata az Alexandria felett

Április 28-án 7 órakor hat Cant Z 506. vízirepülőgép siklott le a korfui öböl vizére és a különítmény hat embert hagyva hátra a gépek őrzésére, a partraszállás után azonnal a városházára vonult. Két görögül tudó tiszt révén a sziget kormányzóját meghódolásra és a sziget átadására szólították fel. A kormányzó vonakodott a kívánságot teljesíteni és a várostól 10 km. távolságban levő görög csapatokat támadásra szólította fel. Grande ezredes látván a feszült helyzetet, a magukkal hozott rádiókészüléken át segítséget kért és ennek folyományaképpen estefelé újabb hat vízigép érkezett az öbölbe, tele csendőrökkel. Eddig azonban a kis csoportnak nehéz órákat kellett kiállnia, de bátor magatartása révén mindvégig sikerült a helyzet urának maradnia.

Amíg a gépeket őrző hat fő tűzfegyvereivel eredményesen távoltartotta a támadókat, a városban levő tizennyolc olasz repülő gyors egymásutánban fegyverezte le az ellenszegülő katonákat és lakósokat. Ceretti például többek közt három emberrel együtt kézigránátok segítségével a rádió és távíróállomást rombolta szét és ezáltal a sziget védőit elvágta az anyaországgal való összeköttetéstől.

Az éjszakával növekvő veszélyt az időközben beérkezett carabinierik közreműködésével elhárították és amikor a következő nap, április 29-e estéjén a földi csapatok partraszálltak Korfuban, Grande ezredes több mint 600 fogollyal, nagy hadizsákmánnyal együtt a már részben meghódított szigetet adhatta át utódjának. A kormányzó és a csapatok parancsnoka időközben elmenekült és alárendeltjeiket sorsukra hagyták.

Alexandria felett

Május havában már Olaszország égei-tengeri birtokán, a Dodekanezoszon találjuk egy távolfelderítő alakulatnál, amelynek ebben az időszakban az volt a feladata, hogy nappal ellenőrizze azoknak a bombatámadásoknak a hatását, amelyeket a líbiai hadszintér Ju-88. századai éjszakánkint a Földközi-tenger keleti részének legerősebb flottatámaszpontja, Alexandria ellen intéztek.

Egy izben ő is résztvett egy ilyen vállalkozásban. A hét főnyi személyzet közül a fényképészlövész szerepét vette át, akinek a légiharc esetén a 12,7 mm-es fenékgéppuskát kell kezelnie. Amikor felszálltak, + 40 fok C hőség tikkasztotta őket a talajon és majdnem hőgutát kaptak a rajtuk levő meleg repülőruhában. De hamarosan jött a másik véglet és bizony a meleg ruha igen hasznosnak bizonyult. 7500 m magasságba emelkedtek ugyanis, hogy a légvédelmi figyelőket kijátszva, észrevétlenül közelítsék meg a célt és ebben a magasságban a hőmérő már 40 fok C-sal süllyedt a 0 fok alá. 80 fok C hőmérsékletkülönbség rövid félóra alatt! Nem a legkellemesebb dolog.

A rádiókészülék természetesen néma maradt, nehogy az angolok bemérhessék őket és a gép irányát a tengerész megfigyelőtiszt szabta meg műszerei segítségével. Közel két órai egyhangú repülés után 14 óra 30 perc tájban végre megpillantották az egyiptomi partot. Vakító sárgán vált el az afrikai föld homokfövénye a tenger haragos zöldjétől s mindannyian lélekzetet visszafojtva lesték, hogy vajjon sikerül-e kikerülniök a légtérfigyelők éberségét. Egyre pompázóbban bontakozik ki előttük a Nagy Sándor alapította város. Egy hajóraj éppen ekkor hagyja el a kikötőt keleti irányban, talán Haifa a célja. Már alig vannak 15—20 km-re a várostól és kezdik remélni, hogy nem veszik észre őket.

A remény nem teljesül... Az egyik repülőgéphordozóról hat, a városkörnyéki repülőterekről pedig tizenkét vadász száll fel és mintha zsinóron húznák őket, úgy igyekeznek feléjük. Messziről megismerik őket: Spitfire-ok, Hurricane-ok és Tomahawk-ok. Világos már a tervük is: a repülőgéphordozóról felszállott gépek a Cant háta mögé tartanak, hogy elvágják a visszavonulási útját, ha sikerül megmenekülnie a légvédelmi tüzérség és a másik angol vadászcsoport tüzétől.

A gépparancsnok gyorsan határoz. Már kopogja is a billentyű a rádiótávírász keze alatt az általa küldött drámai üzenetet: „Tizennyolc angol vadászgép szállt fel ellenünk. Folytatjuk a feladatot és átrepüljük Alexandriát!" Egyidejüleg a délnyugati irányba fekvő városra fordítja gépét.

Pokoli légvédelmi tűz fogadja őket közvetlenül a város előtt. A sok torkolattűztől olyan a föld, mintha tűzokádó sárkányok népesítették volna be. A gépvezető azonban nyugodtan tartja az irányt a robbanófelhők záporában és amint a part fölé érnek, Ceretti megindítja a fényképezőgépet.

Néhány perc és már készen is vannak a felvételekkel. Most már csak haza kellene vinni őket... Jámbor óhaj! A légvédelmi tűz megszünt ugyan, de csak azért, hogy a vadászok támadásának adjon teret.

A repülőterekről felszállott vadászok ugyanis időközben elérték az olasz gép repülési magasságát és a Cant személyzete már fel is készül a légiharcra. A gép a nap irányába, nagyjából északnyugatra fordul és egyben erősen siklani is kezd, hogy az így nyert sebességtöbblettel minél gyorsabban kijuthasson a nyilt tenger fölé. Mindenki a fegyveréhez ugrik... az ujjak az elsütő billentyűre feszülnek... az arcokra kiül az elszántság jele..

A tizenkét angol vadász rajonkint csap le rájuk. A foszforcsíkok egész hálót szőnek a gép körül, de ők is oda-oda pörkölnek. Az erős süllyedés közben folyton változtatják az irányukat, hogy ne képezzenek könnyü célpontot, de nagyjában állandóan a nap izzó és vakító korongjának repülnek, hogy ellenfeleik célzását ezáltal is megnehezitsék. Azok nem is bizonyulnak rámenőseknek. Nem jönnek közelebb egyetlen izben sem 500 méternél és így a lövedékpárbaj nem vezet eredményre.

Vagy húsz rácsapás után a négy háromgépes raj eltávozik és a repülőgéphordozó hat vadásza veszi át a támadó szerepet. Két izben csapnak le, jobban mondva fel rájuk és alulról felfelé támadva úgy sivítanak el mellettünk, mint az ágyúlövedék. A két rácsapás után azonban egyszerre a part felé vesznek irányt... Megmenekültek!

Az egész légiharc 28 percig tartott, de a gép — csodálatos módon — egyetlen egy találatot sem kapott. Talán a nap zavarta az angolokat a célzásban, vagy talán a nyilt tenger feletti légiharc tette őket bátortalanná, de az bizonyos, hogy nem merészkedtek az olasz gép közelébe és messziről pufogtatták reá lőporukat. A Cant a harc hevében 3000 méteres magasságig süllyedt le.

Boldogan billentyűzte a távirász a sikeres megmenekülésről szóló jelentést a repülőtérnek, ahol az első üzenet után a legsúlyosabb aggodalom vett erőt mindenkin. Most annál kitörőbb örömmel fogadták a másodikat.

Két repülés Kréta felett

Alig néhány nappal később ezután a szerencsés kimenetelü légiharc után, a Földközi-tengeren dúló harc másik gyújtópontját, Kréta-szigetét kereste fel repülőgépen.

Ez volt a harmincötödik harci repülése és egyben utolsó is a mai napig. A repülések alatt tanúsított bátor magatartását igazolja a mellét díszítő ezüst vitézségi érem, amelyben eddig csak négy olasz haditudósító részesült. Jellemző, hogy közülük ma már csak kettő él...

Most pihen, jobban mondva visszatért polgári foglalkozásához és keleteurópai levelezője lett lapjának.

A repülő haditudósítónak értenie kell a repüléshez

Már búcsúzunk, amikor ajkamra tolul a kérdés, hogy milyennek képzeli el a repülő haditudósítót. Gondolkozás nélkül felel. Egészen természetesnek tartja, hogy csak az lehet a légierő fegyvertényeinek méltó ecsetelője, aki maga is jól kezeli a repülőgép kormányát és uralja a levegőt. A legügyesebb és legszellemesebb írók tolla is néma marad azokkal a sajátságokkal szemben, amelyek a repülésnek jellemzői, ha nem tudnak repülni. Pedig a repülők nagyszerű teljesítményeit éppen ezeknek a sajátosságoknak az ismeretében lehet csak kellőképpen értékelni és a maguk igazi valójában a nyilvánosság elé tárni. Innen van az, hogyha nem szakértő ír a repülésről, rendszerint a lényegtelen, mellékes mozzanatokat domborítja ki cikkében és ezeket is legtöbbnyire annyira szakszerűtlenül, hogy a repülni tudó mérgesen olvassa őket, ha nem csapja mindjárt az első soroknál a földhöz az egész irományt.

A repülő haditudósítónak ennélfogva nemcsak szívvel-lélekkel, hanem gyakorlatilag is repülőnek kell lennie.

Egyetértünk...!

Nagy Béla

A jövő világlégiforgalom az angol parlamenti viták tükrében

A brit légiforgalom, illetve a Royal Air Force légiszállító szervezete és a kormány között krizis állt elő az utóbbi hónapokban. Elméletileg ennek az összevont légiforgalmi szervezetnek fontos szállítási feladatai volnának a futár- és ellátási szolgálatban, de lassan mindig jobban és jobban fölmondta a szolgálatot. Ezzel a háborúelőtti forgalmi repülés betegségi tünetei, az *Imperial Airways Ltd.* és a *British Airways Ltd.* korából, újból feltámadtak. A konstruktív kritikusok azonnali, nagyarányú rendeléseket követelnek szállítórepülőgépekre vonatkozólag, mind az amerikai, mind az angol repülőiparnál. A *„Daily Mail"* azt állítja, hogy a brit ipar mostani felkészültségével kitöltheti az előállott űrt. A repülőipart beállították harcigépek gyártására és ezalatt minden más érdekről megfeledkeztek!... A *„Daily Mail"* még azt is állítja és arról is tudni akar, hogy Észak-Afrikában és Indiában kellemetlen utánszállítási hibák adódtak. Igy például Észak-Afrikában sok harcikocsit nem tudtak idejében helyreállítani, mert nem állt rendelkezésre szállítórepülőgép ahhoz, hogy alig 150 kg súlyú pótalkatrészeket légiúton Afrikába szállítsanak.

G. Garro Jones alsóházi képviselő aki légügyi szakember, a „Daily Herald"-ban leszögezte, hogy a múlt év júniusában W. Churchill Amerikából visszatérve egy négymotoros amerikai vizigépen tette meg az utat és a brit gyártási miniszternek ezzel egyidejűleg egy amerikai Vought-Sikorsky vizigépen kellett Angliába visszatérnie. *A brit kormány kényszerűleg idegen repülőgépeken repül! Botrány!*

A *„British Overseas Airways"* repülőgépállománya állítólag 100 egységből áll, amelyek azonban 20 különféle típusból állanak. Eközött nem kevés átépített, kiöregedett kétmotoros Armstrong Whitworth „Whitley" harcigép van. Van ugyan néhány négymotoros Short Empire vizigép a békeidőből, de 2 millió km szolgálati útteljesítmény van mögöttük.

Hogy a helyzet sürgős döntést igényel, mutatja az, hogy a „British Overseas Airways Corporation" számos igazgatója és felügyeleti tagja lemondással fenyegetőzött, ha a légügyi minisztérium nem tesz azonnal folyamatba döntő intézkedéseket a vállalat alapos támogatására. Számos kommentár rámutat a német gépanyagpolitika helyességére — az öreg Ju 52 típus nagysorozatgyártására — és a brit légügyi minisztérium előre nem látó mulasztásaira. Ezek a sajtótámadások azután parlamenti vitákra vezettek, amelyeket a semleges sajtó is böven ismertetett. A néhány hónap előtti általános vita az angol alsóházban a polgári repülésről, nemcsak a képviselők körében, hanem a sajtóban és a nyilvánosság előtt is erős visszhangra talált és élénk vitákat eredményezett. Már a repülési probléma emberi háttere is ennek a témának nagy érdeklődést biztosít Angliában, minthogy ott is — akár Németországban — a brit fiatalság az utóbbi években nagyszámban önként jelentkezett szolgálatra a légierőhöz. Tehát, miként Németországban a Luftwaffe, Angliában is R. A. F. elitcsapatot képvisel, mind a hajózó-, mind a földi-, és egyéb segédszemélyzetet illetően. Ezért várja el az angol közvélemény, hogy ez a válogatott férficsoport a jövőben is, békeidőben sokat fog teljesíteni.

Ehhez az emberi szemponthoz azonban műszaki szempontok is járulnak. Az utóbbiaknak az angol sajtó és alsóházi viták tág teret engedtek. A vitákból az a leplezetlen aggodalom tükröződött ki, hogy a brit polgári repülés fejlődésének az utóbbi években túlkevés figyelmet szenteltek a légügyi felelős vezető szervek. A légügyi minisztérium speekerje ugyan arra figyelmeztette az alsóházat egyik válaszában, hogy 5 millió fontot szánt a kormány „Sunderland" vizigépek beszerzésére a polgári repülés számára, valamint egy új szállítógép kifejlesztésére valamely bombázó típusból. A jelenlegi háborús viszonyok között azonban érthetően a probléma tulajdonképpeni magját nem érintették. Ez egyes angol szakemberek szerint annak a lehetősége, hogy a mai nehéz bombázógépek helyett hamar lehet forgalmi- és teherszállító gépeket gyártani a békés légiforgalom számára, hozzá minden nagyobb átalakítási nehézség nélkül. A mai repülőgépépítés győzelmes formulája, a maximális sebesség, hatástávolság és hordképesség kedvező egyesítése, a békeidők számára nagy eredményeket igér. Ahol a légiforgalmi vállalatok eddig tucatnyi repülőgépet vetettek be, a mai gyártási lehetőségek mellett százával, ha nem ezrével fognak repülőgépeket alkalmazni. A háború folyamán a kontinensek közötti távolságok tekintélyes módon összezsugorodtak, azóta is majdnem naponta repülték át „Lancaster"-ek és más nehéz repülőgépek az Atlanti Oceánt és Ausztrália hidat képvisel az amerikai és ázsiai kontinens között. Eme földrajzi méretek mellett, a négy- és többmotoros gépek, amelyek ma uralják a légiteret, a megfelelő müszaki eszközt megadják nagy távolságok áthidalására. Az amerikaiak már arról beszélnek, hogy 100 tonnás repülőgépeket épitenek. A németek a hatmotoros B. V. 222-es típussal már megtették az első lépést ebben az irányban. Az angol négymotoros repülőgépek tömeggyártása — mindenek előtt a Lancaster, Halifax, Stirling óriásgépről van szó — váljék bármelyből valamilyen használható szállítógép, egy további lépés a nagy távolságok hatásos áthidalására.

Ezek a kilátások olyan kényes ponthoz vezetnek, amelyeket elsősorban a *„Times"* egyik vezércikke világít meg, és az alsóházban is nem minden kritikai aláfestés nélkül nyert megvitatást. Ez a légür felosztása, más szóval az egész világon már telepitett repülőhálózat megfelelő felosztása. Hogy ennél milyen problémák keletkeznek, tisztán mutatta máris az amerikaiak légi útvonala Afrikán át, amely természetesen hadiszempontból létesült, a brit kormány tudtával és akaratával, de amelyet az amerikaiak látszólag sohasem fognak többé kiüriteni. A *„Times"* kétséget nem engedő módon nyilatkozik arról, — bizonyára brit légügyi minisztérium sugalmazására — hogy a háború utáni időkben csak a „baráti közösség" lehet ebben a kérdésben az egyetlen érvényes elv és *a kérdés valósággal próbaköve lesz a nemzetközi együttműködés őszinteségének.* Egy pillantás a térképre, — az angolok szerint — különben elég ahhoz, hogy bemutassa: a hosszútávú vonalak, melyek kontinenseken és óceánokon átvezetnek, nem lehetnek egyik vagy másik nemzetnek kizárólagos tulajdonai, anélkül, hogy újabb anakronizmusok ne támadjanak. Igy fest az angol sajtó képmutatósága, de ugyanakkor hozzáteszi, hogy meggyőződése szerint és ezzel a brit szakemberek és képviselők is egyetértenek, hogy gyártási kapacitása alapján *csak a nagyprodukciós országok,* (értve alatta Angliát, az Egyesült Államokat és Oroszországot) lesznek a jövőben hangadók a légiforgalomban. Hozzáteszi megnyugtatásra, hogy közlekedéstechnikai és nemzeti okok is mutatják, hogy nincsen szó kizárólagossági elvről. Ellenkezőleg, a légiforgalom a világ sürün lakott részeiben regionális elven alapuló légiforgalmi vállalatoknak is létjogosultságot fog biztositani.

A jövő interkontinentális forgalmat illetően Angliában már tiszta kép adódik és főképpen a transzóceán-forgalom áll az érdeklődés előterében. Az Atlanti-Oceán északi és déli felét már most naponta számtalanszor átrepülik angol és amerikai nagygépek minden különösebb nehézség nélkül. Erre a feladatra alkalmas pilótaszemélyzet és repülőterek ma már nagy számban állnak rendelkezésre. Gyengébb stádiumban, de jól indulva fejlődik a csendes-óceáni forgalom, amely Ausztráliát és Ujzélandot van hivatva közelebb hozni a kontinensekhez. India és mindenek előtt Kína már most is erősen be vannak hálózva légiforgalmi vonalakkal a nyugattal, Amerikával és Oroszországgal. Oroszország óriási területei ebben az országban, minden angolszász országgal szemben, a légiforgalom belföldi fejlődését fogja eredményezni, főként a háború utáni időkben. Az angol képviselők nem tagadják ama véleményüket, hogy Anglia és az Egyesült Államok között az interkontinentális vonalak üzeme tekintetében éles verseny várható. Ezek az északafrikai partok mentén a Közel-Keletre, Iránba és Indiába vezető vonalak és az afrikai egyenlítő tájékán átvezető vonal, Kairóba. Kairóból ágaznak el a vonalak a Kaukázusba és Oroszországba. Az angolok súlyt helyeznek és ragaszkodnak az eddig kizárólagosan általuk repült vonalhoz, amely az európai és afrikai nyugati partokon levezet a Kapföldre.

Ha mindezeket halljuk, igazat kell adni az angoloknak, hogy ezeknek a forgalmi problémáknak megoldása valóban próbaköve lesz a háborúutáni nemzetközi együttműködésnek. Látva azonban az USA támaszpontos bérleti politikáját és politikai hatalomhéhségét nem sok reményt fűzünk az együttműködéshez. S ezt tükröztetik vissza többségben az angol parlamenti felszólalások is.

Sinclair légügyi miniszter hangsúlyozta ama véleményét, hogy az egyes államok légi szuverénitása nem terjedhet az „égig", miként háború előtt, hanem a jövőben *az egyesült nemzeteknek joguk lesz arra, hogy bárhova repülhessenek és minden egyéb repülőtevékenység tőlük fog függeni.* (Teljesen versaillesi hangok!) Azt tartja kívánatosnak, hogy egy „légi világtanács" alakuljon, amelynek arra kell ügyelnie, hogy egyetlen állam sem tarthasson titokban katonai repülőerőt. A légi tanács elvben meghagyhatná az egyes országoknak a belföldi légiforgalmat, de azt alaposan ellenőrizné, a nagytávolságú légiforgalmat pedig ez a világhatóság végeztetné nemzetközi személyzettel. Egyelőre átalakított hadigépek kerülnének alkalmazásra a légiforgalomban, mert az ipar hirtelen jobb forgalmi gépeket nem tud majd előállítani. A szuverénitásról való lemondás ellenértéke fejében a légitanács a kis országoknak *garanciákat adna légitámadás ellen.* A Népszövetség annakidején meddő javaslatával szemben, az angol légügyi miniszter szerint a különbség akkor az lenne, hogy egy erőtlen gyülekezet helyett, mindjárt kezdetben fölényes, szankciós légierő állana rendelkezésre...

F. G. Miles képviselő (repülő szakember) szerint nem kétséges, hogy a légiforgalom tetemes megnövekedésével kell számolni háború után. Felfogása szerint ez a légiforgalom ne legyen tisztán angol, Londonból dirigált, angol pénzzel és a brit kormány monopóliumát képviselő légiforgalom, hanem egy *„Empire Airways"* alapítását javasolja, amelynek felépítésében és vezetésében a brit birodalom minden része lehetőleg részt vegyen. Előkészületek a szervezésre és gyártásra már most szükségesek. Tervek szükségesek 150—200 személyes forgalmi repülőgépek építésére, 500 km/óra utazósebességgel és 5000 km-es hatótávolsággal, ami szerinte a technika mai állása szerint máris lehetséges.

Egy angol képviselő utópisztikus javaslatában Londont kívánja a jövő légiforgalom középpontjává tenni. Erre a célra szerinte Croydon és Heston helyett, más repülőtereket kell létesíteni a város közelében. Magában a városban is legyenek kisebb repülőterek a nagy repülőterekhez szükséges gyors mellékösszeköttetésre. A bombák által elpusztított belső városrész London központjában és esetleg a Regent-park szerinte erre alkalmas lenne.

Azonban a képviselőbeszédek mindig visszatérő burkolt témáját Amerika hatalmas repülőipari és forgalmi előnye képezte, amely a hírek szerint Martin óriásgépeket 125 tonna repülési súllyal és 40 tonna hasznos teherbírással épít máris. Persze amerikai arányoknak megfelelően, mindjárt százakra menő számban! Ezekhez a fantasztikus híresztelésekhez természetesen a tengelyhatalmaknak szakértői is felnyitották füleiket. Igy például a német Brüninghaus megkísérelte kifejteni objektív álláspontját ezekhez a tervekhez. Szerinte egy ilyen *„kölcsön és bérleti légi armada"* olyan követelményeket támasztana az USA háborús gazdálkodása iránt és nyersanyagkészleteivel szemben, ami az amerikai lehetőségeket is túllépné. Honnan kerüljön elő a sok acél, ón, a gumi, a könnyű fém és — last but not least — az 500 teherszállítógép üzeméhez szükséges kellő üzemanyag? — kérdi Brüninghaus.

Láthatjuk és ez igen megnyugtató, hogy mint sok mindenben, így a repülőipari és légiforgalmi kérdésekben is az angolszász hatalmak együttműködése és politikai irányelve merőben szétágazó, s ez az eredményekben fog mutatkozni.

Angolszász győzelem esetén pedig mit várhatnánk a legyőzöttek, azt eléggé mutatja Sinclair légügyi miniszter alsóházi nyilatkozata.

vitéz Szentnémedy Ferenc



Indul a model...



A nagy pillanat

Gróf Zichy Nándor a verseny rendez

KÉPEK A MAGYAR AERO SZÖVETSÉG ORSZÁGOS REPÜLŐMODEL-VERSENYÉRŐL

TELJESÍTMÉNYTÁBOR SZOBOSZLÓN



Antal Lajos, a tábor parancsnoka dr. Kertész Lászlóval, Réti dr-ral és Földházi vontatópilótával



A hajduszoboszlói repülőtéren



A teljesítménytábor gépállománya

A Hajduság egyik legszebb városában, a gyógyfürdőjéről nevezetes Hajduszoboszlón rendezték meg az idén a legnagyobbszabású repülőtábort. Három egyesület rengeteg vitorlázó- és motorosgéppel vett részt ezen. A tömegsiker mellett minőségi sikert is elértek: a teljesítménytábor igen sok pompás teljesítményt hozott.

Nézzünk végig egy napot, mit művelnek a fiúk. A repülőtér és a fürdő között a gazdasági iskolában alszanak, mikor a napos harsány hangon ébresztőt kiált. Nincsenek lusták, akik az alvás utolsó pillanatait is kiélvezik, egyszerre pattannak ki az ágyból, szinte közelharc folyik, ki mosakodjék előbb. Néhány perc alatt mindenki repülőtéri díszbe vágja magát, következik a reggeli. Az első bőséges étkezés után megkezdődik a napi munka.

Érdekes képet ad a repülőtér, mintha az arcvonalban lenne, »valahol Hajduszoboszlón«: az egész repülőtéren uralkodik a nagy »vezéri« sátor és egy kiszáradt fa, mely kissé ősmagyar jelleget kölcsönöz. A vezéri sátrakat kétméteres, nem mély árok veszi körül, — ez érthető is, ezen a kis szigeten van a konyha s az éléstár. A »sziget« mellett két hangár áll, mindkettő tele gépekkel. A repülőtér szélén egymás mellett sorakoznak a gépek, pompás kép a sok pihenő gépmadár.

De nem sokáig pihennek, nyolc óra tájban megkezdődik az »üzem«: megindul a kiképzés. Egymásután röppennek fel a gépek, egyesek a csörlőkocsi, mások a vontatógépek segítségével. Másfél, két óra mulva már teljes iramban folyik a munka, az embernek az az érzése, szinte meg sem lehetne állítani. Van is ebben valami, mert amikor a táborparancsnok, Antal Lajos Máv műszaki tanácsos, a Máv Sportrepülő Egyesület ügyvezető alelnöke, (aki maga is tevékeny pilóta) az üzem ebédre való leállítását rendeli el, a tervbevett ebéd félkettő helyett csak háromkor került sorra. Annyira szeretik a fiúk a repülést, hogy még az ebédet is elhalasztják miatta.

Ebéd után rövid pihenő, — kell is ez a hatalmas ebéd után, hiszen a fiúk mindegyike három személy helyett eszik, fővárosi embernek elképzelhetetlen mennyiség kerül mindennap »terítékre«.

Ezután kerül sor a teljesítménygépek felvontatására. Ki magassági, ki távolságrepülésre indul, — nem akar senki otthonmaradni. Ezeknél a repüléseknél szenzációs eredmények születtek: Tariska Ferenc (Máv) Titelig repült, 290 km teljesítmény ez. Saját bevallása szerint repülhetett volna még tovább is, csak azt a parancsot kapta, ne repüljön át idegen állam területére. A másik legnagyobb távolsági teljesítmény Méray Horváth Róbert nevéhez fűződik, ő »csak« 270 km-t repült, Balatonfüredre. Az eredménytáblázaton még tíz 100 km-en felüli teljesítmény szerepel, összesen 33-an indultak távrepülésre.

A tábor viszonylagos legjobb eredménye azonban nem távolsági, hanem magassági repülés közben született. Grohmann István (Movero) 3600 m magaságot ért el, ami az idei legjobb magyar eredménynek számít.

De nézzük csak tovább az eredménykimutatást. Tizennégyen nyerték el az ezüstkoszorús jelvényt, öten tettek »C« vizsgát. Csörlő- és vontatógépekkel 700 felszállás történt. De a motorospilóták sem aludtak, majdnem ezer felszállásuk volt. Olyan eredmény ez, amellyel kevés tábor dicsekedhetik.

A Máv sportrepülői már harmadik éve rendezik itt repülőtáborukat, az ország vitorlázórepülésre egyik legalkalmasabb helyén. Meteorológiailag pompás a repülőtér, majdnem állandó meleg időben folyt le a tábor, kitűnő termikviszonyok mellett.

A táborban elért eredményeket nem kell méltatni, a számok maguktól beszélnek. Mindenképpen kitűnően sikerült ez a vállalkozás s legyen ez példa más egyesületek számára is.

A magyar vadászrepülők harca a szovjet túlerő ellen



H. A. őrnagy a légierők parancsnokának meséli légigyőzelmei történetét

Az orosz állásoktól néhány kilométerre levő repülőtéren vagyunk. A földbeépített »harcálláspont« néhány izgatottan várakozó magyar repülőt rejteget. Ez a szerényen berendezett szoba a vadászosztály szíve, mert ide futnak be az ellenséges légitevékenység hírei, innen irányítják vadászrepülőink bevetését s innen tartják fenn rádión az összeköttetést a levegőben levő gépekkel.

Most is innen hallgatjuk szívszorongva az ellenség ellen küldött gépek rövid beszélgetéseit, amellyel a távolban egymást irányítják a repülők! Drámaian érdekesek ezek az el-elkapott katonás szavak, mert az életre-halálramenő küzdelem lefolyását jelzik és foglalják össze. Annyival is inkább feszült az érdeklődés, mert az osztály parancsnoka vezeti a bajtársakat. A légiharc zajlását azonban csak sejteni lehet, biztosan csak annyit tudnak a szobában »drukkolók«, hogy minden gépünk jön már hazafelé. Most a következő parancs hallatszik a rádióból:

— Leszálláshoz oszolj! Vége! Vége!

Erre kirohan mindenki a repülőtérre s az eget kémlelik a fiúk. Jön is már a parancsnok gépe, szélsebesen elsuhanva billegtet a gépmadár. Felujjongnak a földön várakozók. A vadászgép hatalmas lendülettel újból a magasba emelkedik, aztán ismét lecsap s megint billegtet.

— Éljen, éljen az őrnagy úr! Kettős légigyőzelmet aratott!

Kipirulnak az arcok, örömöt, lelkesedést lobogtatnak a szemek, amikor H. A. őrnagy, a győztes gép pilótája embereihez érkezik. Ő is beszámol röviden repülőinek a harcálláspontnak nevezett irodában. Alig, hogy abbahagyja tájékoztatását, minden oldalról kérdésekkel ostromolják. Ezek a kérdezősködések is bizonyságai az együttérzésnek, amit a földi személyzet a repülők iránt táplál s elárulja azt a komoly tudatot, hogy mindnyájunk becsületes munkájának együttes gyümölcse a győzelem.

Az őrnagy következőképpen számol be győzelmes vállalkozásáról:

— Az időnként megújuló ellenséges csapatmozdulatok megakadályozására nagyarányú vállalkozást hajtottunk végre egy messze bent fekvő vasúti csomópont ellen. A vasútállomás körül több, erősen megszállott vadászrepülőtér fekszik. Magyar és német bombázó kötelékek kúsztak előre a levegőben s mi magyar és német vadászok velük mentünk, hogy oltalmazzuk őket. Az ellenséges légvédelem nagyon erős volt, a támadás mégis veszteség nélkül folyt le a hajnali órákban. Miután a bombázók a feladatot jól elvégezvén hazafelé indultak, géppárommal egy kis »szaglászásra« visszamaradtam.

— Kis idő mulva fekete pontokat láttunk emelkedni. Gondolkozás nélkül rájuk zuhantunk s egy-két pillanat alatt már mind a ketten hét-nyolc ellenséges gép között cikkázva, kerestük a legkönnyebben lelőhető prédát. A kialakult fordulóharcban éppen látom, hogy az egyik orosz vadász nagyon kedvező célpont lesz, amikor a következő másodpercben szélvész sebességgel rohan szembe velem egy másik gép. Fontolgatásra nem volt sok idő, szemberántottam én is masinámat és kicsit alányomva ráeresztettem gépágyúm és géppuskáim tüzét. Pillanatokig rohantunk egymásnak gépeink, fegyvereink golyózáporában. A szovjet pilóta lövései a fejem felett suhantak el, míg az enyémek az orosz gép hasa alatt levő hűtőt lőtték szét. Egy villanásnyi dermesztő szünet után az ellenséges vadász két-három méternyire felettem elsuhant s aztán megkezdte zuhanását végzete felé.

— Még magamhoz sem térhettem a váratlan és gyors élménytől, amikor alulról foszforsorozatot kaptam a hangyaként nyüzsgő oroszok egyik gépéből. Hála Istennek a lövések rosszul feküdtek. Társam, L. hadnagy ekkor rádión jelentkezett és biztatott, hogy dolgozzam nyugodtan tovább, biztosít hátulról. Kiszáguldtam a gomolyagból s az egyenlőtlen erőviszonyokat mérlegeltem, de a derék hadnagy lelkesedésének hatása alatt újabb támadásra határoztam el magamat. Mint a nyíl, nekiirányultam az orosz gépek tömegének. Már ki is szemeltem az egyik ellenséges gépet célpontul, amikor hirtelen jobbról felülről elém zuhan egy orosz vadász, aki nyilván nem látta, hogy hol vagyok, mert körülbelül ezer méternyire úgy elémfeküdt a levegőben, hogy előnyösebben kívánni sem lehetett volna. Miközben feléje robogok, az a kérdés ötlik fel bennem, vajjon észrevesz-e. Száz méterről, majd ötven méterről úgy szórtam beléje a lövedékeket, ahogy csak kifért fegyverem csövéből. A muszka hirtelen észbekapott, egy kétségbeesett fordulóval próbált kitérni, de ezzel csak ártott magának, mert a pilótaülést is kitette lövéseink célpontjává. Még egy rövid pontos sorozatot irányítottam rá s az ellenséges gép kicsapódva csúszott háton lefelé.

— Egyelőre megelégedtem ennyivel. Annál is inkább, mert saját repülőterünk még messze volt. »Ami biztos, biztos« alapon kellett még az útra is egy kis lőszert hagyni. Hátha ott is akad még egy kis vadászkaland. Teljes gázt adtam gépemnek és hű kísérőmmel, légigyőzelmeim részesével hazaindultunk.

Közben a vadászosztály újabb tagjai is megérkeznek, ők is elmondják ujjongó lelkesedéssel szerencsekívánataikat. Mindegyik új részleteket akar hallani, hogy talán egy-két óra vagy egy-két nap mulva kihasználhassák a hallottakat s ők is ugyanazzal a magyaros akarattal, lendülettel és erővel légigyőzelmet arathassanak.

A falon kiterített sárga térképen megjegyzik maguknak a mai napi eredményt. Mintha ők is ragyognának az örömtől.

Kádár Gyula haditudósító

Lőszert töltenek a magyar Me. 109. F. gépbe



1.

3.



HEINK

A KUBÁNI
ELH

1. Bombarakodás a rep

2. Szorosan együtt repül

3. Késznlétben áll az

4. A három bajtárs: gépvezető, megfigyelő és kezelő

5. A rádiós a felső géppuskaállásban

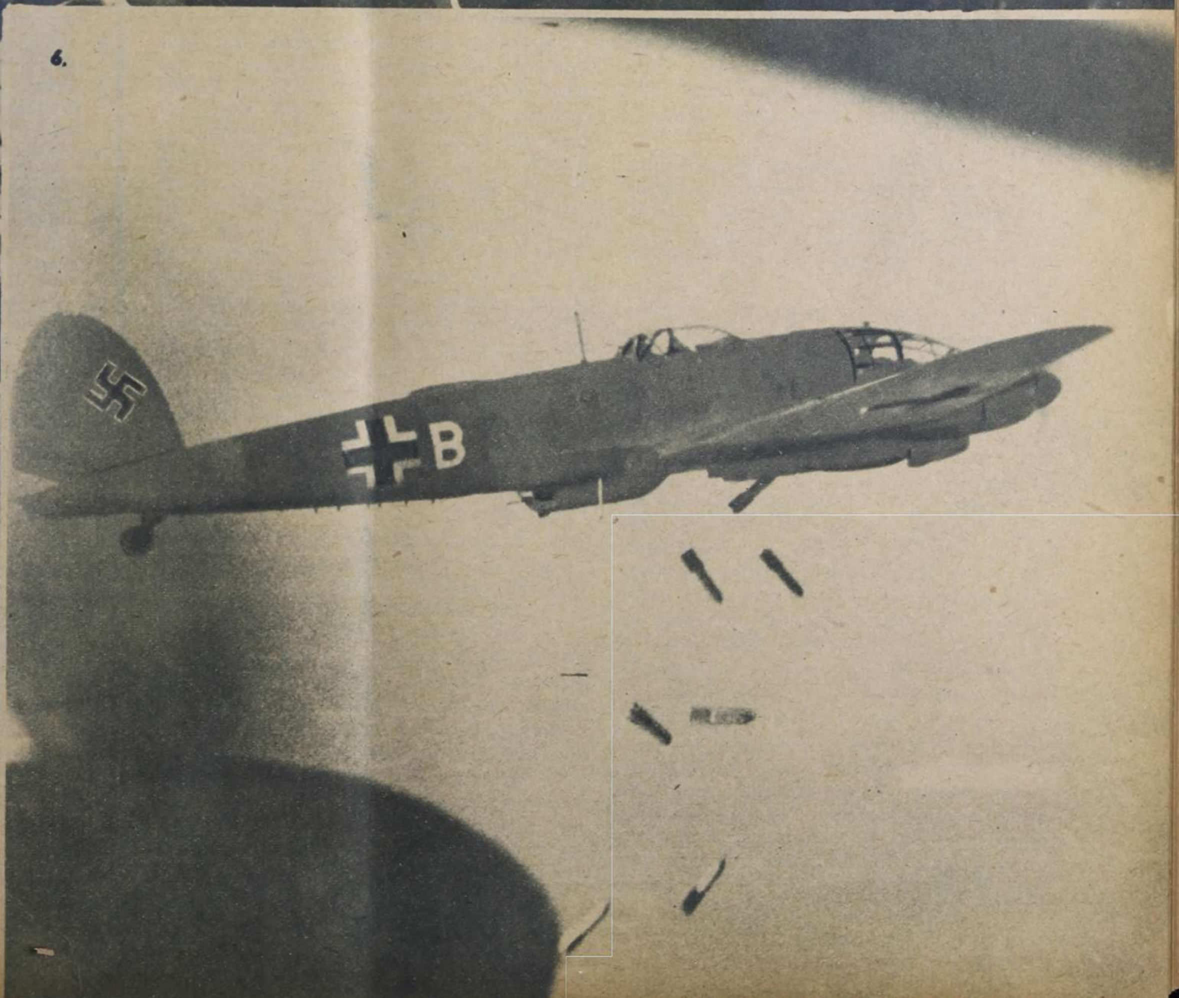
6. Hull a bombazápor...

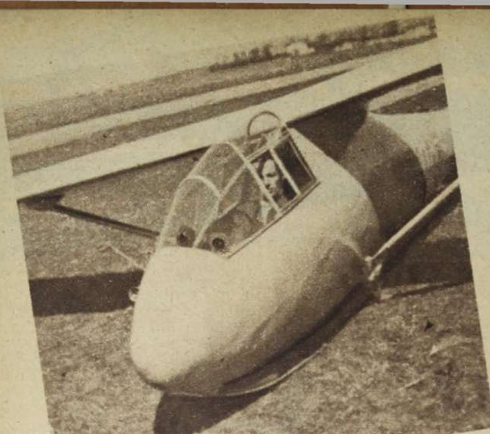
4.

5.

HE. 111 BOMBÁZÓK ÁLLÁS HARCAIBAN

6.





STOLTE JÁNOS

Budapestről Belgrádba vitorlázott a Kevéllyel

Egymásután ostromolják vitorlázórepülőink a háromszáz kilométeres távolságot. Legalább öt új arany teljesítményjelvény esedékes 1943-ra! A nemes viaskodásban a háromszáz kilométeren felüli távolsággal most *Stolte* János, BSzKRt vitorlázója birkózott meg, *néki is sikerült a Budapest—Belgrád-i táv.* Külön öröme, hogy a *Kevéllyel* sikerült, azzal a géppel, amelynek megtervezésében, kigondolásában részt vett. *Stolte Rubik Ernő* egyik leghívebb munkatársa, a *Kevély* pedig *Rubik* egyik legkedvesebb alkotása. Nevéhez méltó magasságban ért Belgrád fölé: *kétezer méteren.* Még legalább százötven kilométer volt benne, ha lett volna tovább szabad útja.

Solte két napot töltött a hazautazás előkészítésével és a hazajutással. A harmadik nap már újra bent volt az *Aero Ever* budapesti központjában *Rubik* mellett, s dolgozott tovább.

— Nagyon érdekes repülés volt — mondja — megvallom: alaposan kifárasztott, *de megérte!*

Aki a munkaasztalhoz van szögezve, nem lesheti hétszámra kint a reptéren a jó időt.

— Én sem lestem, *Tóth* Géza tanár úrnak köszönhetem az egészet. Úgy fél tíz felé járhatott az idő, amikor megcsörren a telefon, engem keresnek.

— *Itt Tóth tanár — hallom — új gépre, levitorlázhatsz Belgrádig, ma megszerezheted a háromszáz kilométert...*

— Persze, nem lehetett bírni velem — mondja *Stolte.* — Nincs semmiféle közlekedési eszközöm, az Aero Ever autója Esztergomban volt. Taxit szereztem nagynehezen, s azzal döcögtem ki Ferihegyre.

Csatáry Lajos vontatta fel a Csikóval a Kevélyt Ferihegyen.

— Százötven méteren lekapcsoltam, nem azért mert nagyszerű emelést kaptam. Ellenkezőleg: teljesen reménytelennek mutatkozott a helyzet. *A vontató Csikó néha fél métert merült teljes gázzal.* Utánam *Nagy Hugó* szállt fel. Tudtam róla, hogy felmegy esetleg ezer méterre is és ott kapcsol le. Egyenlőtlen lett volna a küzdelem. Mégis, ha már fennt voltam, kóstolgattam az időjárást. Látom ám, hogy jobbra egy nagy felhő van. Alámegyek, hát emel fél méterrel. Feltornáztam magam négyszáz méterre. Lenézek: *Hugó most indul.*

— Annyi baj legyen, — gondoltam — most már nekivágok!

— Háromméteres emelést is kaptam, pedig közben le kellett alkudnom 100 méteres magasságra és úgy látszott, hogy nem sikerül nekivágni. A háromméteres emelést mindjárt megnyergeltem és igazán pillanatok alatt kétezer méterre felemelkedtem benne. Váltakozó magassággal mentem tovább, ha kellett, belementem a felhőbe. Gyüjtöttem a magasságot, hogy legyen elég tartalékom utazósiklásra. *2800 méterig felmentem.*

Mindezt nagy biztonsággal és magától értetődően mondje el.

— Végeredményben nincsen benne semmi csodálatos dolog, hiszen már háromszáz repülőórám van vitorlázógéppel, igazán beletanulhattam.

— *Dehát nem minden vitorlázás esz-ményi.* A nagy emelés egyszerre megszünt, s egyre lejebb kellett jönnöm. *Bugyi község felett mindössze 150 méteren voltam, ott kinlódtam szinte egyhelyben.* Valószinüleg azt hitték a bugyiak, hogy látványos vitorlázást akarok nekik bemutatni. Kis emelés, nagy merülés, kis emelés, nagy merülés, ezek követték egymást.

— Végül is megkönyörültek rajtam a termikek, *felemeltek és Titelig már 1500—2000 méter közötti magasságban utazgattam.* Időben, menetrendszerint érkeztem meg, volt nagy magasságom, hát nekifoghattam nyugodtan a kosztolásnak. Az utra két kiló cseresznyét vittem magammal, a magokat kilövöldöztem az ablakon, remélem, nem tettek senkiben kárt.

—*Kétezer méteren érkeztem Belgrád-Zimony fölé,* vagyis mehettem volna még tovább, de nem tartottam tanácsosnak, különben is a 300 kilométer megvolt és ez a fontos. Műrepüléssel jöttem le. 5 óra 40 percig tartott oda az út, elég küzdelmes volt ahhoz, hogy kifáradjak. *Következésképen csak fölösleges megerőltetés nagy táv után a műrepülés,* le lehet jönni kényelmesen is, mert az erőszakolt műrepülés-leszállásban mindig van egy kis fölösleges kockázat is a gép épségére. Pontosan két Ju. 52-es közé szálltam le a repülőtéri főépület előtt a betonra. Azt mondják, látványos leszállás volt. Az lehetett, mert ezerig kétezerről kilencven fokos túldöntött fordulókkal jöttem le, utána ötszázig dugóhuzóval, ötszáztól háromszázig még futotta néhány bukfencre is.

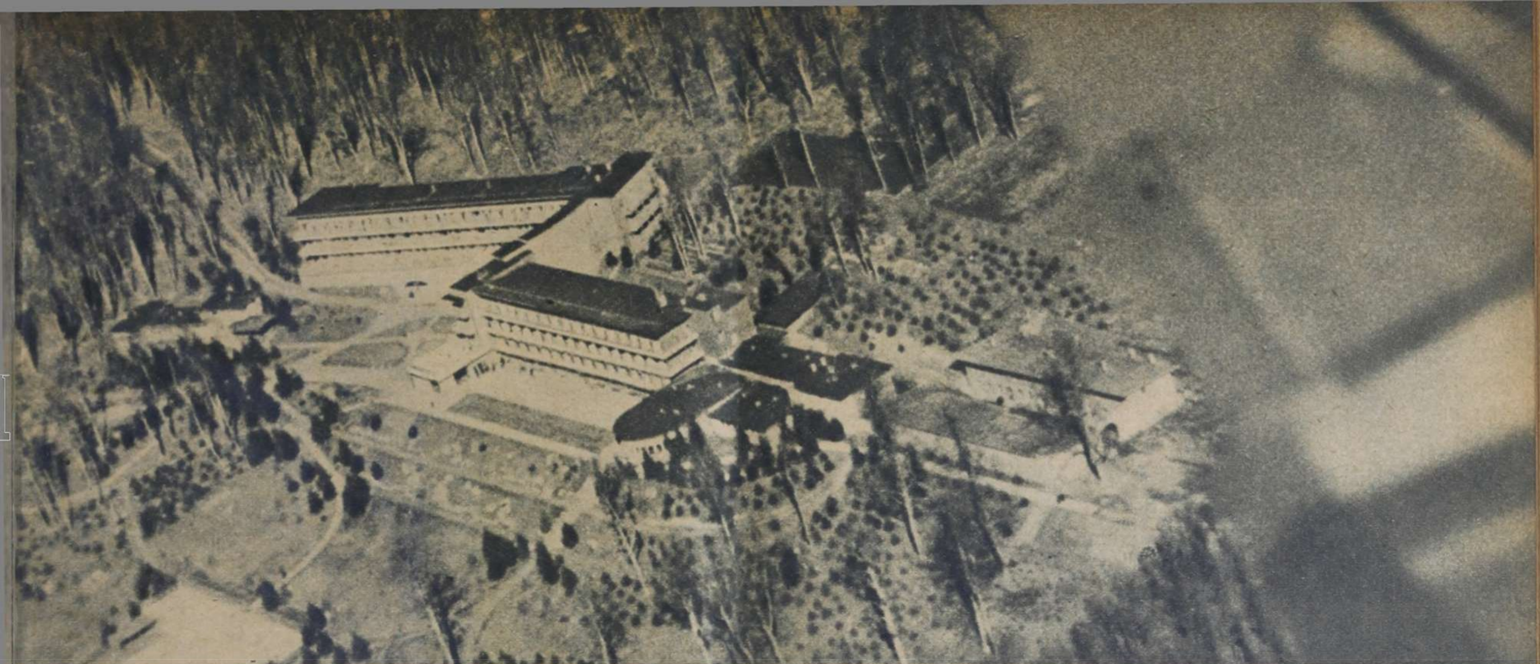
— Nagyon kedvesen fogadtak, a Kevélyt előbb Meise-nek nézték, csodálkoztak, amikor elmagyaráztam, hogy *ez a gép színmagyar tervezés, építés.*

— HA—4033 a Kevély lajstromjele, ezt a gépet nagyon szeretem, puha, *finoman fekszik, igen jóindulatú, nagyszerű kilátás van belőle.*

Stolte szerint a *Kevélyből 600 kilométer távolságot lehet kihozni.*

— Ha béke lesz és megnyilnak a határok a sportrepülés előtt, *úgy repüljük majd a Kevéllyel a hatszáz kilométert, mint most a háromszázat.*

(R-ó)



A mátrai Kékes-szálló (Kenneweg felv.)

HONISMERET REPÜLŐGÉPRŐL

(Folytatás előző számunkból)

Tisztán turisztikai szemmel nézve a két világháború között űzött légi turizmusnak, még azt is rovására írhatjuk, hogy a repülést zömmel arra a célra használta fel, hogy gyorsan közlekedhessék az egyes megtekintendő helyek repülőterei között és nem aknázta ki az alkalmat, hogy a repülés közben is turista szenvedélyének, azaz a föld arculata megismerésének hódoljon. A repülőgép legtöbbnyire puszta szállítóeszközül szolgált.

Az igazi légi turista ezzel szemben felhasználja mindazokat az előnyöket, melyeket a repülés a turizmusnak nyujt és ezért felszállás előtt gondosan elkészíti repülési tervét. Először is eldönti, hogy a repülés közben milyen — számára érdekes — tájakat, tereppontokat fog átrepülni, illetve a levegőből felkeresni és azután a döntését összeveti azokkal az adottságokkal, amelyek repülőgépének a szerkesztés és a felépítés folytán sajátosságai (vízszintes sebesség, elvihető üzemanyagmennyiség, üzemanyagfogyasztás, emelkedőképesség, csúcsmagasság stb.). Az így kialakult repülési terve ritkán lesz egyetlen egyenes, azaz légvonal és legtöbbnyire tört egyenes vonalak halmazából fog állani, ahol a vonalak töréspontjait a beható megtekintésre kiválasztott tereppontok adják. Emellett a repülés végrehajtása közben a megtekintendő vidékhez és a látásviszonyokhoz mérten természetesen a repülési magasság is állandó változásnak lesz kitéve, mert a levegő vándora, hol nagyobb magasságból — madártávlatként — gyönyörködik az alatta elterülő tájban, hol pedig egészen alacsonyra ereszkedik és pár méteres távolságból, az átesési sebesség határán lebegve igyekszik az őt bámulatba ejtő terepidom, vagy tereptárgy szépségeit magába szívni.

A háború befejezése után, mint már kifejtettük, előreláthatólag a vérbeli turisták igen nagy része vedlik át majd ilyen légi turistává és világjáró vágyainak kielégítéséhez ki fogja aknázni a repülésben rejlő előnyöket. Ehhez azonban magától értetőleg nélkülözhetetlen, hogy

a repülőipar mielőbb közelítse meg gyártmányaival az *eszményi túragépet;*

valamilyen *központi szerv intézményesen* egyengesse a légi turisztika tömeges elterjedésének útját.

Az *eszményi túragép* megalkotása természetesen nem könnyű feladat. Sok, köztük néhány, majdnem ellentétes követelmény mered a szerkesztő felé. Ezek a követelmények főbb vonásokban:

legalább 200 km/óra értéken felüli sebesség;
legalább 5000 méteres csúcsmagasság (terhelve);
4—5 óra repülési idő;
legfeljebb 30—40 km/óra lebegési sebesség;
kis nekifutás és kifutás (akadálymentes területen szélcsendes időben földet érés után 30—40 m-en belül meg tudjon állni);
legalább három ülés, megfelelő csomagtartóval;
jó kilátás;
műszerrepülésre és éjjeli leszállásra való szükségszerű alkalmasság (vakrepülő műszerek és fényszóró);
behúzható futószerkezet;
behajtó szárnyak (könnyű elhelyezés miatt);
a motor a gép üléséből indítható (egyedül is indíthassa a repülőgépvezető);
a motor és sárkány könnyen kezelhető és karbantartható;
olcsó beszerezhetőség (legfeljebb 5—10.000 P);
kis üzemi költség (kis fogyasztás, azaz kis lóerejű motor).

Pillanatnyilag az ismert típusok közül a német *Storch* (Gólya) közelíti meg a legjobban ezt az eszményi típust.

Még a »Gólya« is igen messze van attól, hogy az eszményi túrarepülőgépre előírt követelményeket minden tekintetben kielégítse. De főleg a viszonylag magas beszerzési ára és üzemi költségei miatt alkalmatlan arra, hogy a nagy tömegek részére hozzáférhetővé tegye a légi turizmust.

Ennélfogva a repülőgépszerkesztőknek még sok, nehéz fejtörőt kell megoldaniok és számos, sokszor csalódással járó kísérletet kell végrehajtaniok, hogy létrehozhassák a valódi néprepülőgépet. Fel kell kutatniok a repülés mibenlétének, illetve kivihetőségének eddig még töretlen ösvényeit is és lehet, hogy talán eme töretlen ösvények egyikén jutnak el a kielégítő megoldáshoz. Talán segédmotoros vitorlázógép, talán csavarszárnyú kivitel, talán csapkodószárny, vagy talán mégis — a ma már klasszikusnak nevezhető — sárkányrepülés lesz a világ turistáit meghódító repülőgép megjelenési formája.

(Folytatjuk)



Rezivár romjai

REPÜLŐNAPOK

Tízezres tömeg nézte végig a békésmegyei repülőnap repülőlátványosságát

Sportegyesületeink nagyon készültek a békésmegyei repülőnapra, már csak azért is, mert régen volt vidéken jól megszervezett repülőnap, amelyen nagy gépszámmal lehetett lent minden nagy egyesület küldöttsége. A ferihegyi repülőtéren már napokkal előbb készülődtek, minden gépet átvizsgáltak, gyertyákat cseréltek, sorra ápolták a vitorlázókat is, hogy Békés megye komoly műsort láthasson. Az előkészület megérte a fáradságot: *tízezernyi tömeg volt kint a Békéscsaba és Gyula közötti vármegyei sportrepülőtéren.* Népvándorlás indult meg a két városból Péter-Pál-napján autóval, kocsival, gyalogosan. Ezernyi kerékpár gyűlt össze, katonák, lovasrendőrök végezték a rendfenntartás munkáját...

Csabától öt kilométernyire van mindössze a csaba-gyulai országút mentén a repülőtér.

Tetszetős és kecsesformájú nagy fahangár áll a repülőtér szélén, messziről vasbetonhéj-hangárnak mutat, csak akkor látni, hogy színfából mesterkedték, amikor belemegy az ember. *Furcsa, szinte ultramodern tabordázat tartja.* Olyan, mintha valaki áramvonalasította volna az egymás mellett sorakozó méhsejteket. Kiderül, hogy egy asztalosmester szerkesztette. Valahol látott rajzban hasonló német megoldást, sehogyan sem tudta megszerezni műszaki leírását. *Nekiült hát és kiagyalta az eredeti konstrukciónál sikerültebbre.* Voltaképpen három méhsejtvonalú gerenda ér össze egy bekötésben és egyetlen szál vassal fogja össze a hármas bekötéseket. Rendkívül érdekes szerkezet.

Megérkezik *Zichy* Nándor gróf, *Bayer* Jenő sportelnök, a repülőnap ezerkezű egyik rendezője fogadja és *vitéz Hefty* Frigyes. Frici bácsi két nap óta lent van, segít az előkészületekben.

A kirakatok, a Csaba-szálló éttermének ablakán mindenütt nagy rajzok, falragaszok a holnapi repülőnapról. Az asztaloktól ilyeneket hallani:

— En azért nem ülnék bele, *meghalhatok a földön is...*

Hogy megváltozik a véleményük majd másnap a rengeteg gépet és repülést látva!

A békésmegyeiek kaptak az Alaptól egy *Cimborát.*

— Kérem — mondja a rendőrség egyik tagja — szeretnénk felfesteni a gépre a nevét.

— Mi lesz a neve?

Mi lenne más: *Dobos István!* Dobos — aki esztendőkkel ezelőtt berepülés közben lecsúszott gépével és repülőhalált halt — *gyulai fiú,* hosszabb ideig volt *megyei pilóta,* hiszen az újkigyósi *Wenckheim* gróf gépét vezette évekig. Az egyik MALERT forgalmi gép viseli a nevét azóta, *most megörökítik emlékezetét békésmegyei vitorlázógépen is.*

— Lehet kérem ezzel a géppel is repülni? — jelentkezik egy érdeklődő.

Persze, hogy lehet. Frici bácsi felviszi, vagy nyolc percig csalinkáznak odafent. Az érdeklődő hálásan megköszöni a repülést s eltávozik. Csak később tudjuk meg, hogy tartalékos főhadnagy, mostanában szerelt le az orosz frontról. Vaskeresztje, lovagkeresztje van. *Kint nem volt alkalma repülni, hozzájuthatott váinkon határában.*

Délelőtt fél tizenegy: készülődni kell *a gyulai díszközgyűlésre.* A Békésvármegyei Repülő Egyesület nagy ünnepet ül, a repülőnap alkalmából rendezik a díszközgyűlést. A megyeháza nagy közgyűlési terme tele van egyházi, katonai és polgári előkelőségekkel, közéleti vezetőkkel. *Baiczai Beliczey* Miklós főispán és *sarkadi Márky* Barna alispán, az Egyesület elnöke fogadják az érkezőket. Tizenegy óra előtt néhány perccel érkezik meg *Zichy* Nándor gróf, majd *Ember* Sándor országgyűlési képviselő, a Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap elnöke *Czirmay* Zoltán főfelügyelő kíséretében.

Magyar Hiszekegy. Utána jelentést tesznek a díszközgyűlésnek az Egyesület eddigi munkájáról. Benne van a jelentésben *a kezdet elindulásától minden eredményes lépés,* hálával és köszönettel emlékeznek meg mindazokról, akik az Egyesület munkáját segítették s sorra kiosztják az Egyesület örökös és támogató tagjainak a díszes emléklapokat és a Jó Szárnyat! jelképező tetszetős kis díszjelvényeket.

Ember Sándor áll fel és lelkes beszédben buzdítja a Nagy-Alföld egyik repülőgócpontját a további munkára és a fiatalok szárnyalására. A figyelő arcokon jól látni, hogy milyen megtiszteltetés a megye számára a Repülő Alap elnökének jelenléte. *Himnusz* zárja be a díszközgyűlést, azután az egymásután érkező repülőrésztvevőkkel együtt átvonul a megyeházáról a Kaszinóban lévő egyesületi helyiségbe a vezetőség és ebédet ad a repülővendégek tiszteletére.

Délután két óra óta tart a népvándorlás a csabai határban lévő nagy repülőtérhez. Szerény rendezői kar irányítja a közönséget az ülőhelyek, az állóhelyek, a parkolóhelyek felé.

A katonazenekar a *Himnuszt* intonálja, fedetlen fővel és mozdulatlanul állva hallgatja végig a hatalmas közönség a nemzeti imádságot, azután vitéz sarkadi Márky Barna alispán nyitja meg lelkes szavakkal a repülőnapot.

Gépkeresztelő következik, az egyesületi új gépeket *Saguly* József társelnök, *Kienitz* Vilmos igazgató, *dr. Elek* László ügyvezető főtitkár és *Bayer* Jenő sportelnök őrzik az ünnepélyes aktus alatt. *Baiczai Beliczey* Miklósné és *vitéz sarkadi Márky* Barnáné avatják fel az új gépeket.

Előbb a vitorlázók következtek. *Bollmann* Béla és *Méray-Horváth* Róbert el-

ORSZÁGSZERTE



kápráztatták a közönséget. A M. 22-vel Bollmann valósággal összenőtt. Olyan hallatlan finomsággal és a repülés utolérheteten gyönyörűségével fűzi egybe könynyed műrepülőfiguráit és úgy csiszolja az átmeneteket, szépíti felépítésüket, hogy *nem képes az ember levenni a szemét a repülés felszabadultságával szárnyaló gépről. Méray-Horváth* most szerzi a nyilvános versengés rutinját, már jókora adag birtokosa, a fiatalság minden harsány bátorsága benne van repülésében.

Külön élmény volt *Kováts* Sándor műrepülése.

Hefty Frici bátyánk megszokott színes, rögtönzöttségében friss és eleven, mindig változatos nyelvezettel sorolta fel a soha nem látott repülőlátványosságok érdekes repülőtudnivalóit.

Eppen a tegnapesti »vésztjósló«, minden pilótát halálos zuhanással jósolgató társaság tagjait kerestem, hátha szem előtt vannak s megkérdezhetem tőlük: valóban ijesztő és veszedelmes dolog-e a repülés, amikor a felborzolt idegzeteket azzal nyugtatta meg Frici bácsi kilométerekre harsogó hangja a hangszóróból, hogy most — *hölgyrepülő következik. Harmath* Izabellát vontatták fel, ott sétafikált a közönség hatalmas sorfala előtt, szinte semmi szándékában nem volt lejönni, közelről csodálhatták azt a »csodát«, hogy: *nincs motorja, mégis repül. Danovszky* Ferencné női műrepülést mutatott be, szinte el sem hitték, hogy a nagy teljesítménygépben egy törékeny asszonyka ül.

Innen kezdve a békési repülőnap porondján azt sem tudták az emberek: merre nézzenek s mit előbb. Látszólag minden szándék nélkül elcsörgött egy Klemm a légtérben, mintha csak sétálna, egyszercsak lepottyant róla valami s a valami fölött *nagy lebbenéssel szétnyílott egy ejtőernyő selyemkupolája.*

— *Jéééé!* — zúgott fel a csodálkozás a nézők tízezernyi tömegében.

(Mi lett volna itt, ha ejtőernyőseink ugranak ki szemüküláttára a szállítógépből »megszállni« a repülőteret?!)

Azután katonai felderítőraj száll fel, majd utánuk mennydörgött egy vadászraj. Valahol a repülőtér legtávolabbi szélén »ellenséges« állások voltak, előbb felderítették, azután rácsaptak, géppuskázták, bombázták őket, rengett a föld az utánzott becsapódásoktól álbombák sötét füstje, ködfelhő húzása kavargott a képzelt csata helyén. Tartott vagy negyedóráig, utána a vadászok raja műrepülést kezdett, legizgalmasabb figurájuk, *az óriáskörön repült bukfenc hátra volt.*

Elmult már fél hét is, mire a katonazenekar rázendíthetett a Rákóczi-indulóra. Látni kellett volna mindenkinek *azt az embertengert, amely egy szempillantás alatt elöntötte, mint az árvíz, a repülőteret!*

Búcsúzni kellett a békési repülőnaptól, a sok kedves repülőismerőstől, — közöttük *Bogyai* Kamilltól, aki a nagy versengés láttára maga is szárnyrakapott az előbb — a békésmegyei sportrepülés hivatott vezetőitől, mindenkitől, aki részese lehetett a nagy látványosságnak.

Egy tiszteletkör még kijárt a lassan oszladozó tömegnek a hazafelé start után. *Mint a fészekre a fáradt madarak, úgy tértek meg Ferihegyre a békésmegyei repülőnapról a gépek.*

Repülőnap Ungvárott

Az északkeleti felvidéki magyar repülés egyik fellegvára Ungvár. Repülőterén sok-sok magyar repülőhős kezdte első szárnypróbálgatásait és a repülőtér közelsége a város fiatalságára is serkentőleg hatott: modelező élete egyre fejlettebbé vált és hovatovább szükségességét érezték annak is, hogy vitorlázó kiképzéssel bővítsék munkatervüket.

Tavaly, 1942 április 14-én alakult meg az „Ungvári Középiskolások Nagy Bercsényi Miklós Ifjúsági Repülőköre" s mikor ennek a keretei szükké váltak, 1943 március 15-én Cserkészrepülők Egyesületévé alakult át.

Az egyesület első gépét most június 13-án adták át ünnepélyes keretek között a kiképzésnek. Már előző napon röpcédulákat dobtak le gépekről a város közönsége figyelmének felkeltésére. Vasárnap délelőtt megérkeztek a budapesti sportrepülők. Képviseltette magát a honvédelmi minisztérium légügyi főcsoportja, budapesti cserkészrepülők, a BSzKRt, BSE, Gamma egyesületek számos motoros géppel és egy kétüléses Cimborával.

A délutáni repülőbemutatót v. kisbarnaki Farkas Ferenc országos főcserkész megnyitó szavai vezették be. Beszéde végén átadta az ungvári cserkészrepülőknek a budapesti cserkészrepülők ajándékát: egy Tücsök siklógépet. Az egyesület elnöke, dr. Marina Gyula miniszteri tanácsos meleg szavakkal mondott köszönetet, majd az ajándék siklógépet dr. Tomcsányi Vilmos Pál kormányzói biztos neje képviseletében Gyurics alispán felesége keresztelte „Szöcske" névre.

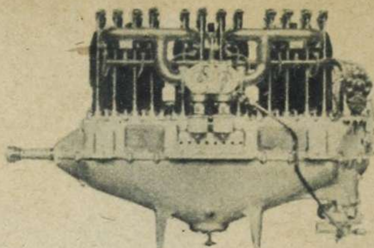
A repülőbemutatón Monori Kovács Jenő vontatta fel a Cimborát, majd a kétüléses vitorlázógép mutatványai után Kovács Sándor adta elő a Jungmeister géppel nagyszerü műrepülőprogrammját. A háromezer főnyi nézőközönség a rossz idő ellenére mindvégig kitartott s zúgó tapsviharral jutalmazta kiváló műrepülőnket. Utána dr. Megay László ungvári polgármester nyitotta meg az utasszállító körrepülést. Az ünnepély este fél nyolckor ért véget s az ungvári közönség körében hathatós repülőpropagandát végzett az egyesület.

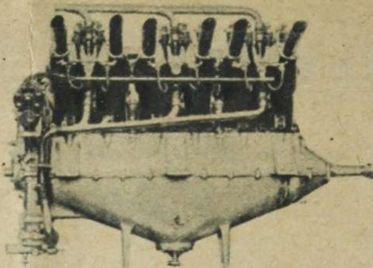
Reméljük, hogy az ungvári cserkészrepülők is hasonló ügyszeretettel és lelkesedéssel terjesztik a repülés ügyét Kárpátalján, mint budapesti bajtársaik a fővárosban.

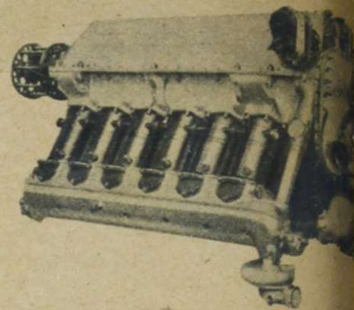
d. f.

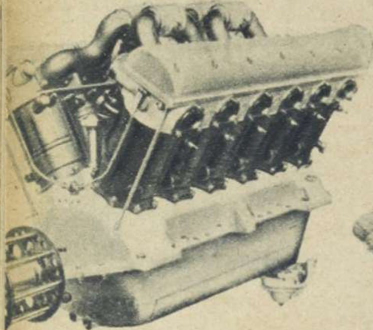
KÉPEK SZEGEDRŐL

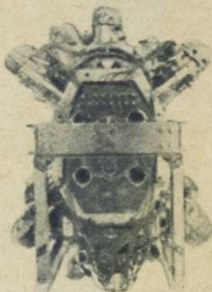

Az Argus 7 csillagmotor (750 LE)

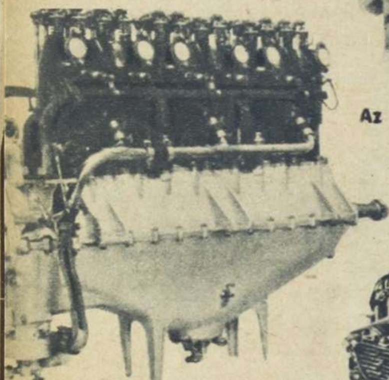

Az As 1. sorozat motor (100 LE)

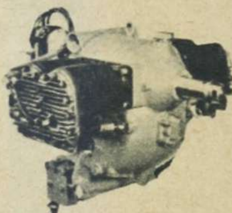

As 2 (132 LE) 1913-ból

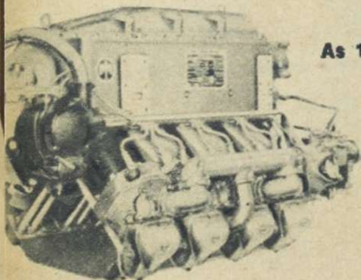

Az As 6a már 700 lóerős

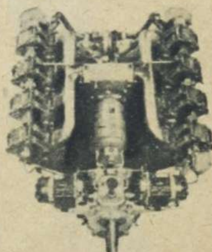

Az As 6 is 700 lóerős volt

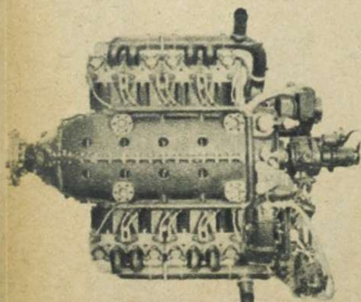

Az 1500 lóerős As 5

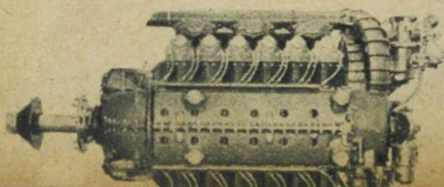

As 3a (220 LE)


As 16 boxermotor (140 LE)


A világhírű As 10 (240 LE)


Az As 4 (250) LE


Az As 12c (550 LE)


Az ezer lóerős As 412 H-motor

A legrégibb német repülőmotorgyár

1906 november 7-én alapította az ismert német-francia autógyáros, Henri Jeannin, a repülő-úttörő Jeannin fivére az Argus Motoren Gesellschaft vállalatot. Az első gyártmányok természetesen gépkocsik és beépíthető autóbusz-, csónak- stb. motorok voltak. Már 1906-ban néhány motort szállított kormányozható léghajók számára is, ezek valójában átépített nehéz csónakmotorok voltak. 1908-ban született meg az első Argus-repülőmotor. Ez egy 24 lóerős gépkocsimotorból készült, 52 lóerőt teljesített és az első német repülőmotor. Négyhengeres, vízhűtéses motor volt, lánchajtással, felülvezérelt szelepekkel. Siemens vette meg s egy Wright-mintájú sárkányba építették. Dinslage mérnök, ma az Argus-gyár műszaki vezetője s akkor Siemens-nél üzemvezető végezte az első repüléseket.

A négy példányban megépített úttörő motort követte nyolc hónap mulva a 72 lóerős egység. A motorház itt is aluminiumból lévén, a motor aránylag könnyű lett kortársaihoz viszonyítva. E minták alapján készült egy 100 lóerős négyhengeres, majd 1911 végén a 125 lóerős első hathengeres repülőmotor. Ezek is vízhűtéses felülvezérelt egységek voltak. A 125 lóerős motor súlya 230 kg. lett. Mindkét egység elég sok sikert aratott a háborúelőtti repülőversenyeken.

Az úttörő munka tapasztalatai meghozták gyümölcsüket, mikor a világháború kitörésekor az üzem gépkocsigyártását teljesen megszüntette s kizárólag repülőmotorok készítésére rendezkedett be. Az eredetileg 10—15 főnyi személyzet 350 emberre gyarapodott. Szerkesztési téren is nagy volt a fejlődés, hiszen a felülvezérelt hathengeres 100 lóerős motor acélhengerekkel felszerelve azonos súllyal 125 lóerőt teljesített. Ez kapta az As 2. jelzést s elsősorban iskolagépekbe került.

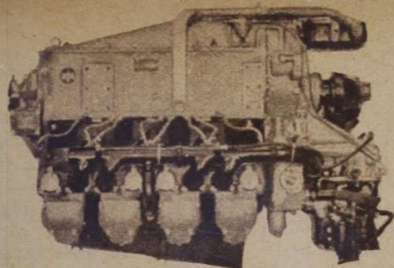
A többi céggel ellentétben s néhány kisérleti tipustól eltekintve Argus hű maradt a vízhűtéses soros motorhoz. 1915 végén az As. 2. helyét elfoglalta az As. 3. hathengeres motor, páronként összehegesztett hengerekkel, aluminiumdugattyúkkal s felülvezérelt szelepekkel Néhány javítás vezetett a 250 lóerős As 3. a.-hoz, ebben egyesült 1917-ig minden világháborús tapasztalat. Sajnos, csapathoz már nem került. Az As 4., egy gyorsforgású 250 lóerős nyolchengeres, melyet vadászgépekbe szántak, már nem jutott gyártásra. Mindkét motor sürítős volt s áttétellel is felszerelhető.

1916-ban a Hindenburg-programmal jött a régi kézigyártástól a korszerű sorozatgyártásra való áttérés s ennek teljes megvalósításával az üzem a háború végéig a legkorszerűbb módszerekkel dolgozott. Említésreméltó az Argus-motorok nagyarányú licencgyártása: Opel és Stoewer gyártották az As 2. tipust, Deutz, Güldner, MAN és a svájci winterthuri gyár az As 3. motort. 1918 novemberéig csaknem 400 As 2. és 800 As 3. motort gyártottak s az üzem munkáslétszáma 1000 főre emelkedett. A háború szerencsétlen kimenetele szomorú véget vetettek az Argus-repülőmotorgyártásnak.

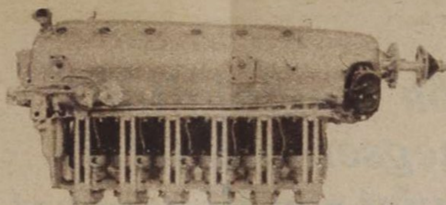
Az üzem rugalmas vezetése és tapasztalatai lehetővé tették, hogy ismét gépkocsigyártásba fogjon. Ezzel sikerült a következő évek válságait átvészelni. A gyár megvette a Horch-üzemeket s az első német nyolchengeres kocsit, a Horch—8. tipust Argus-mérnökök tervezték. Az Argus-terepjáró gépkocsi, elsőízben négykerékmeghajtással, szintén vezető szerepet játszott, amíg a gépkocsigyártást le nem állították, mert ismét minden erővel a repülőmotorgyártásra összpontosította az üzem tevékenységét.

Mikor 1926-ban megszüntették a forgalmirepülés terén a korlátozásokat, Argus ismét repülőmotorokat kezdett gyártani. 1930-tól kezdve ez kizárólagosan lefoglalta az üzemet, minden más tevékenységet le kellett állítani. A birodalmi közlekedésügyi minisztériumtól Argus megbízást kapott egy 24 hengeres vízhűtéses csillagmotor fejlesztésére, ezt Riedl mérnök tervezte meg, 6×4 hengeres sorokban s ez kapta az As. 5. jelzést. A motor a fékpadkisérleteket már csaknem sikeresen befejezte, mikor a minisztérium leállította a gyártást. Az a felfogás lett úrrá, hogy célszerűbb nagy motorok helyett több kisebbet alkalmazni. Egy másik motor, az As 6., amelyet tizenkéthengeres álló (As. 6.) vagy lógóhengeres (As. 6. a.) V-motorként az 1928. évi nemzetközi repülőkiállításon is bemutattak, szintén nem került sorozatgyártásra, mert ebben az osztályban már volt másgyártmányú, bevált motor. Ebben az időben kezdett Argus a Roots-féle sürítőkkel is foglalkozni, gondolva a repülőmotorok jövőjére. 1927-ben Christian mérnök, majd Dinslage mérnök lépett a cég szolgálatába. Utóbbi 1938-ban mint üzemvezető a Wehrwirtschaftsführer címet kapta.

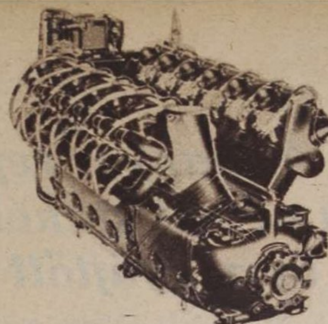
Dr. Christian első műve a kilenchengeres, 700 lóerős, léghűtéses As. 7. volt,



Az As 401 (275 LE)



Az As 17A (225 LE)



Az As 410 (450 LE)

amely azonban az akkori szükséglethez képest túlságosan erősnek mutatkozott. Mivel iskolagép-motorokban mutatkozott nagy szükséglet, 1928-ban hozzáfogtak az As. 8. tervezéséhez s ez 1929 tavaszán készen is volt.

Az As. 8. és tökéletesítéseinek, az As. 8. R., As. 10., As. 401., As. 410. és As. 411. motoroknak — Dinslage művei — bevezetése jelenti a lógóhengeres, léghűtéses soros motor rendszeresítését a repülőgépgyártásban s ezzel együtt jelentős fejlődés jele. Az üzem e téren szerzett egyedülálló tapasztalatai sok csúcsteljesítményhez vezettek.

Az As. 8. négyhengeres, soros motorból 80 lóerős teljesítménnyel fejlődött az As. 8. R. 113 LE egység, majd a hengerszám megkétszerezésével — azonos hengertérfogattal — a fordított V-motor As. 10., mely As. 10. C. típusában 240 lóerős lett. 1933-ban a légihaderő iskolagépeihez nagy mennyiségben kezdték gyártani. As. 10. motorral repült az Ago Kurier, Arado 66., Ar. 76., Ar. 77., Ar. 96., Fieseler Fi. 7., Fi. 156. Storch, Focke Wulf FW. 56. Stösser, FW. 58. Weihe, Gotha Go. 145., 146., 149., Henscehl Hs. 121., 125., Messerschmitt Me. 108. Taifun, Siebel Fh. 104. Si. 201. stb. A motor közmondásos megbízhatóságának tanujele, hogy 1939-ig 10.000-nél több példányban használták Németországban s az egész világon.

Az As. 10. C.-ből lett az As 10. E., 270 LE csúcsteljesítménnyel, majd az As. 401. sürítővel.

A szerzett tapasztalatok alapján sikerült 1938-ban kihozni az 1936-ban tervezett As. 410 motort, 12 hengeres, sürítős A-motor kivitelben, ennek literteljesítménye az előző motorok kétszerese. 450 lóerős legnagyobb teljesítménnyel ma osztályában első helyen áll. Elődeivel ellentétben nem csupán iskolázásban, hanem arcvonalszolgálatban (FW. 189. közelfelderítő) is bevált. E nagysorozatban gyártott motorok között készültek kísérleti típusok is. Ki kell emelni az As. 412. léghűtéses, 24 hengeres H-motort. Nem kerültek sorozatgyártásra, mert a H-motorok nehezebbnek bizonyultak a csillagmotoroknál. Meg kell még említeni az As. 16. kis négyhengeres boxermotort kisméretű gépekhez.

Az 1934. évi Európa-körrepülésen néhány gép repült az As. 17. motorral, mely 220 LE hathengeres, soros motor, sürítővel 280 LE-s. Az As. 10. kiszorította a piacról.

Teljesítményei gyümölcsekép a 'légügyminisztérium által meghatározott feladatainak megfelelően a Dr. Koppenberg vezetése alatt álló Argus-gyár középüzemből nagyüzemmé fejlődött. A tervszerű kutatómunka nem csupán a motorgyártás terén érvényesült: 1935 óta Argus légcsavarokkal is foglalkozott. Az Argus légcsavar az első teljesen önműködő légcsavar a német légihaderőben.

A repülőszerelvénygyártási program végrehajtására célszerűnek mutatkozott a „Luftfahrt-Apparatebau-GmbH" alapítása s ez végzi a repülőszerelvények gyártását s árusítását. Működési területe kiterjed ólombronz-csapágycsészék, önműködő preciziós szerelvények és csőkötések készítésére. Utóbbiakkal sikerült a repülőmotor-csere időszükségletét alaposan leszorítani. A szerszám — és gépgyártás nem csupán a saját szükségletet fedezi, hanem más cégeknek is szállít. Meg kell még azt is említenünk, hogy Argus kerékfékeket, mérő- és vizsgálóberendezéseket készít, valamint nagysorozatban repülőmodelmotorokat. Argus nagyszabású munkáját legjobban azzal jellemezhetjük, hogy megállapítjuk, hogy aligha van ma olyan német repülőgép, melyen ne lenne valamely alkatrész Argus-gyártmány.

A magyar repülők megtalálták, a német stukák megsemmisítették az összegyüjtött szovjet repülőgépeket

1943. Nagypéntek. A keleti hadszíntér egyik hatalmas repülőterén vagyunk. Néhány óriási gödör s egy kiégett emeletes épület sejteti az itt lezajlott harcokat. A földön szanaszéjjel kilőtt töltényhüvelyek s eltört gépalkatrészek hevernek. Sok különböző nagyságú repülőgép ül a repülőtéren, mint egy alvó család. A bombák is sorbafektetve várakoznak. A szerelők, a repülés e névtelen munkásai serényen mozognak a fabódéktól a gépekig s az egyes gépek körül. Különösen az egyik magában álló Ju. 88. mintájú távolfelderítő gépnél készülődnek nagyon.

Egy tömzsi fiatalember, J. Z. százados, a repülőgép vezetője, rápillant karórájára. 7 óra 10 perc. A mellette álló három pilótaruhás férfi felé fordul, a nagy masina szárnya alá bújik és a törzs alsó részén kitámasztott vaslétrán felmegy a gépbe. Követi B. B. főhadnagy, megfigyelőtiszt, Cs. J. őrmester, rádióslövész és M. S. őrmester szerelőlövész. Becsukják a törzs alján a csónakformájú részt. Pár pillanatnyi csend, aztán nyihogásszerű hang hallatszik a gép hasából, idegesen ugrik egyet a légcsavar s felhangzik az ünnepi nap reggeli csendjében a motor dörgése.

Ennek a gépnek, illetve személyzetnek is az a feladata, hogy bizonyos megállapított területen, a katonai térkép egyes kockáiban a már felderített vagy még ismeretlen repülőtereken megállapítsa a szovjet gépek számát. Felfúrja magát a kétmotoros Junkers gép a párásan csillogó levegőben 6—7000 méter magasságba, a benneülők az arcukra illesztik az oxigént adagoló álarcot s mikor átsuhannak a Donec fénylő csíkja fölött, a megfigyelőtiszt ráirányítja távcsövét a földfelület gyanus pontjaira. A percek, negyedórák feszült várakozásban telnek el. Egyszer csak fehér füstlabdák, majd piszkos pamacsok kezdenek a gép körül rajzani. Lő az orosz légvédelmi tüzérség. A pilóta gyakorlott kézzel fordul jobbra-balra és sebességváltoztatással igyekszik megzavarni az ellenséges légvédelmi tüzérek számításait. Hiába jönnek ezek a veszélyes felhőcsomók, folytatni kell az utat, a feladatot el kell végezni. Szerencsésen meg is érkeznek a parancsban megjelölt terület fölé. Alattuk terpeszkedik egy ismert repülőtér. B. B. főhadnagy hirtelen meglepetten kapja fel a fejét és számolni kezd:

Egy, kettő, három, négy. . ., huszonnyolc. . ., huszonkilenc.

Ezek szovjet vadászgépek. Tisztán látni, hogy egymotoros repülőgépek. Futárgépet nem tartanak ennyit egy tömegben egy helyen. A rádiós máris jelenti rejtjelezve a látottakat a távolfelderítő osztály rádióállomásának. A rádiós ugyanis a mellett, hogy állandóan figyeli az eget, nem jönnek-e ellenséges vadászok, rögtön jelent mindent, amit észlelnek s a mellett negyedóránként összeköttetésbe lép a földi rádióállomással. Rövid idő mulva egy másik orosz repülőtéren újból huszonkét repülőgépet vettek észre. Ezt is jelentették rádión az osztály rádióállomásának, ahonnan rögtön közölték az adatokat a német repülőparancsnoksággal. Azután tovább portyázott a magyar felderítő gép, előre megszabott útján. Az útvonal fontosabb szakaszain bekapcsolta a megfigyelőtiszt a repülőgép alsó részébe behelyezett két fényképezőgépet, hogy a szemmel való megfigyelés és a 30×30 nagyságú fényképek lehetőleg tökéletessé tegyék a megállapított helyzetképet. Fél 11-kor tette le a saját repülőterén J. Z. százados a nyolcvannyolcast.

Kiszállás után rögtön hazarobogott gépkocsival a szállásra a személyzet. B. B. megfigyelőtiszt azonnal megírta jelentését és szóban is beszámol az észleltekről a parancsnokságának. A repülőket hazaszállító autó egyúttal magával hozta a magasban elkészített fényképeket is s azokat a fényképész század vette át. Itt előhívták a filmfelvételeket, a filmeket hatalmas hengereken pillanatok alatt megszárították s a kiértékelőkhöz vitték. Az egyik filmátvilágító szekrény előtt ül H. M. őrmester, aki nagyítóval vizsgálja át alaposan a felvételeket. B. B. főhadnagy, a megfigyelőtiszt is kitartóan nézi a filmet. Hátha a messzelátóval való figyelésnél valami elkerülte a figyelmét. Nem eszik addig egyikük sem ebédet, amíg mindent ki nem sillabizáltak a különféle nagyságú és alakú foltokból.

Bizony B. B. barátunk, a keskenybajszú nyulánk főhadnagy ezen a nagypénteken csak sebtiben ebédelhetett, mert egy újabb parancs szerint ismét fel kell repülniök az orosz vadászgépek által megszállt repülőterek fölé és le kell fényképezniök azt a hatást, amit a német zuhanóbombázók csomagjai előidéznek.

Magyar fiúk ezúttal még több lelkesedéssel indultak útjukra. A kiadott parancs szerint a német bombázás után két perccel kellett az ellenséges repülőtér fölé érkezniök, de amikor túljutottak a Donecen, már észrevették a vad madárcsapatot, a kilenc német stukát, amint előttük úsztak zárt rendben. A magyar repülők számára érdekes és szép látvány volt a német bajtársak működését szemlélgetni. A szovjet légvédelmi tüzérség irgalmatlanul lőni kezdte a német gépeket, de azok nyugodtan folytatták útjukat vészthozó terhükkel. A magyar felderítők, mint egy páholyban, nyugodtan ültek, ez-úttal nem őrájuk irányítják az ágyúcsöveket.

Egyszer csak az első német stuka lefordul a sorból és nyilegyenesen megy a kiválasztott földi célpont felé. Körülbelül félpercenként utána vetik magukat a többiek is. Ott lent most pokoli helyzet lehet. 7000 méter magasból annyit látni, hogy az egyik orosz gépet telibe találta egy bomba. Láng csapódik fel, egy kis máglya ég. Szétporlasztott földet dobnak fel jó magasra a bombák. Ugy gomolyog a nagy füst a szovjet repülőtéren, mintha egy láthatatlan, hatalmas kéz gyúrná össze a piszkot a levegővel. Ezt az eléjük táruló képet nem érdemes fényképezni, azért a magyar felderítő gép más vidékre távozik a „tett színhelyéről" s egy negyedóra mulva störökíti meg a megpaskolt orosz repülőtér kinézését. Az biztos, hogy abból a 28 vadászgépből egy se tevékenykedik többé.

Jó távolból tovább nézegették a német „zubókat". Nagy izgalommal figyeltek, amikor szovjet vadászok támadták meg a „kamerádokat". Az eredmény: két vörös gép fekete füstcsóvát bocsátott maga után s orral a magasból a földnek ment.

A légi portyázás közben a derék magyar felderítők még egy harmadik, szovjet gépek által megszállt repülőteret fedeztek fel s azután, mint akik jól végezték dolgukat, hazafelé irányították a masinát. 6 óra 10 percet mutatott a nagy fekete kincstári karóra, amikor a kiszállás után kissé zsibbadt tagjaikat mozgatták.

A vézna fűszálak fázósan reszkettek, a nagy messzeségből, a láthatár széléről a szürkület lopakodott elő s felhődarabok vándoroltak az égen.

A hazafelé igyekvő négy magyar repülőnek három hónap alatt ez a mostani volt a negyvenegyedik bevetése. Negyvenegyszer négy-öt óra hosszat voltak az ellenséges légvédelmi tüzérség és vadászgépek által komolyan veszélyeztetett légtérben.

Kádár Gyula haditudósító

Megbeszélés a Ju. 88. árnyékában



Együtt áll a kiképző keret

Czirmay Zoltán százados kezet fog az új növendékekkel

Üzemanyagtöltés

Bevonultak az alapi növendékek

Czirmay Zoltán, a haderőnkivüli motoroskiképzés főfelügyelője, a ferihegyi kiképzőkeretekhez bevonult növendékekhez ezeket a szavakat intézte:

Fiatal barátaim! Őszinte szívvel üdvözlöm önöket. Ideérkezésük pillanata sokkal nagyobb jelentőségű lesz életükben, mint a nemrég letett érettségi vizsgálat. Még egy felejthetetlen pillanat adódik majd repülőéletükben, amikor először fognak egyedül repülni. Hogy ez a pillanat is elérkezzék, szükséges, hogy a repülőéletben nélkülözhetetlen fegyelem szabályait mindenki a legpontosabban betartsa. Ha a kiképzés alatt és azon túl nem tartják szem előtt a fegyelem szabályait, nemcsak igen nagy értékű kincstári vagyont tesznek ki veszélynek, de saját életüket is veszélyeztetik. Aki pontosan teljesíti oktatói parancsát és szigorúan ragaszkodik elöljárói utasításaihoz, azzal baj nem történhetik, az nagyapa korában is repülő lesz. Érezze át mindenki, hogy a repülőgépben sokezer pengőt kitevő nemzeti vagyont biztunk reá. Abban a pillanatban, amidőn első egyedülrepülésére indul, az oktató fegyelmezési lehetősége nagyjából megszűnt, de kötelez a fokozott fegyelem. A repülésben két fontos dolog van: a fegyelem és a figyelem. Egy betű különbség van a kettő között és mégis sokszor emberéletek függnek attól, hogy a gép vezetője követi-e a figyelem és a fegyelem parancsait. Legtöbben a hivatásos repülőtiszti pályát tekintik életük céljának. Önként jelenkeztek. Komoly fegyelmi fenyítő eszközeink nincsenek. Egy megtorló intézkedés azonban rendelkezésünkre áll: ha úgy találjuk, hogy valaki nem való közénk, azt elengedjük. Az oktatói kar kiváló. Vakon bízhatnak benne. Nehéz időket élünk, háborúban álló ország vagyunk. Hogy céljainkat elérhessük, igazi repülőszellemre, önfeláldozásra, önmegtartóztatásra, magyar gondolkozásra van szükségünk. Mégegyszer szívből köszöntöm önöket. Jó repülést kívánok valamennyiöknek.

SPORTREPÜLŐK, VIGYÁZAT!

Sok sportrepülő kedvenc szokása a fényképezés s gépét a levegőbe is magával viszi. (Légifényképet nem készít mert ez tiltva van, de útjára elviszi a gépet, hátha leszálláskor érdekes megörökítenivaló akad.)

Külföldi kísérletek tanusága szerint a fotocellás megvilágításmérő a repülőgép iránytűjét szinte megbolondítja. A fotocellás fénymérőben ugyanis egy rendkívül erős elektromágnes van a csekély áram felerősítésére s ennek mágneses tere hat az iránytűre. A külföldi kísérletek szerint még 1 méter távolságból is 10—15 fokos kurzuseltérést okozhat a fotocellás fénymérő, amit magunkkal vittünk az ülésben.

E híradás nyomán a ferihegyi repülőtéren magunk is ellenőriztük az adatokat s bizony 25 cm távolságból 30—50 fokos eltérést tapasztaltunk, nagyobb távolságból is megérzi az iránytű a fotocellás fénymérő jelenlétét.

Tanulság: fényképezőgépünk fotométerének sportgépben (Bücker, Nebuló, stb.) a csomagtartóban a helye!

n. e.

Ami a legjobban érdekli ma a szülőket!

Nagy és nehéz gondot okoz a szülőknek gyermekük iskolanevelési kérdése. Ettől a nehéz gondtól mentesíti a közelmult napokban megjelent »Hazai Iskolák, Nevelőintézetek és Internátusok Ismertetése« című szakkönyv.

Az iskolaismertetőből tájékoztatást kapunk az egész országra kiterjedő legkülönbözőbb iskolákról, nevelőintézetekről, szakiskolákról, így: gépipari, villamosipari, textil, vegyipari, szövő, fonó, fa- és fémipari, kertészeti, bőripari stb., valamint gazdasági tanintézetekről, nőképző és háztartási iskolákról, gyógypedagógiai intézményekről, iskolaszanatóriumokról, internátusokról és kollégiumokról.

Tartalmazza még a könyv az iskolák felvételi feltételeit és képesítéseit, valamint a pályaválasztáshoz szükséges, fontos tudnivalókat közli.

Számos szakcikket közöl és foglalkozik a tehetséges gyermekek védelmével is.

A szépkiállítású és a maga nemében páratlan és hézagpótló könyv dr. *Ozorai* Frigyes ny. szfőv. középiskolai főigazgató munkája. A könyv ára 12.— P. Kapható minden könyvkereskedésben, valamint a kiadónál: dr. *Ozorai* Frigyes, Budapest, III., Árpád fejedelem-útja 52.

REPÜLŐHIREK A VILÁG MINDEN TÁJÁRÓL

SZERVEZÉS, LÉGÜGYI POLITIKA

A kairói emigráns görög kormány légügyi miniszterévé *Petros Vulgaris* altengernagyot nevezték ki.

*

Nagybritanniának ezidőszerint 15 millió fontba kerül a háború naponta. Egy évvel ezelőtt még »csak« 12 millió fontba került.

*

Az argentin államcsiny idején *Markos Zar* ellentengernagy, a haditengerészet légierőinek parancsnoka kezdetben *Castillo* államelnököt támogatta, ezért állásából az új kormány elmozdította.

*

»*Megtorló légiflotta*« felállításáról érkeznek hírek Németországból. Közelebbi adatok nem ismeretesek. Az új repülőseregtest felállítása a Németország lakosságát ért kíméletlen terrortámadásokkal függ össze.

*

Svédországban az iskolaköteles ifjaknak lehetővé tették, hogy a háromhónapos nyári szünidő alatt, mint önkéntesek, a légierők kötelékébe beléphessenek és ott kipróbálhassák őket, mennyire alkalmasak repülőtisztjelöltnek.

*

De Gaulle az Air France egyik régi repülőgépvezetőjét: *Lionel de Marmiert* akarta megtenni az afrikai francia kormány légügyi miniszterévé, terve azonban meghiusult *Giraud* ellenállásán, aki *Bouscat* repülőtábornokot, *Guy la Chambre* egykori francia légügyi miniszter kabinetfőnökét nevezte ki az északafrikai francia légierők parancsnokává. A légügyi miniszteri tárca az afrikai kormányban egyelőre betöltetlen.

*

VI. György angol királyt északafrikai szemleútján *Sir Archibald Sinclair* légügyi miniszter is elkísérte.

*

Sir Wilfred Lindsell altábornagy a középkeleti brit haderő főszállásmestere látogatást tett Ankarában. Ezt a látogatást Törökország részére küszöbön álló brit hadianyagszállításokkal hozzák összefüggésbe.

*

MŰSZAKI ÉS VEGYES HIREK

Mi az a »Jabo?« A Stukák után egy új fogalommal kell megismerkednünk: a német »Jabo« — fogalmával. Ez a szó a német Jagdbomber-vadászbombázó rövidítése, amely nagysebességű és erős fegyverzetű bombázógépet jelent. Olyan bombázót, amelynek kísérő vadászra nincsen szüksége, illetve amely esetenként átveheti a kísérő vadász szerepét is. A Jabo nem tévesztendő össze a bombázó vadásszal, amely bombával felszerelhető, nagyobb teherbírású együléses vadászrepülőgép.

A svéd »Flyg« említést tesz a német Heinkel »He 277«-mintájú új Jabó-ról, amelynek 650 km/ó a legnagyobb sebessége és 6 tonna bombát visz. Legnagyobb repülési távolsága több, mint 11.000 km, tehát elméletileg Amerikát is lehetne Európából bombázni vele. Négy, egyenként 1500 lóerős Daimler-Benz motor hajtja. A svéd lap a teljesítményi adatokat fenntartással közli.

Amennyiben ez a híradás a valóságnak megfelel, az angolszász hajókaravánoknak egy új, talán minden eddiginél veszélyesebb ellenséggel kell számolniok.

*

A német katonai érdemkereszt lovagkeresztjét hadiipari érdemek jutalmazására eddig kilencen kapták meg. Most a német hadiipar kilenc újabb úttörőjének tűzték a mellére a ritka kitüntetést a berlini sportpalotában. A kitüntetés új tulajdonosai között a repülőiparnak két kimagasló munkása áll: *dr. William Werner*, az Auto-Union A.-G. egyik vezetője, aki a repülőmotorok és fegyverek gyártása terén elért érdemeiért kapta meg a magas kitüntetést, a másik pedig *Karl Schmidt*, a Messerchmitt-művek mérnöke, aki kilenc év óta tölt be vezetőszerepet a Messerschmitt-repülőgépek fejlesztése és gyártása terén.

*

A Tobruknál repülő hősi halált halt Balbo tábornagy emlékének — halála harmadik évfordulóján — nagy kegyelettel adózott Olaszország népe. Különösen szülővárosában: Ferrarában voltak felemelő emlékünnepségek. Ott osztották ki a statisztikai tudományok művelésének jutalmazására alapított Balbo-díjat is.

*

Zamfirescu román repülőgépszerkesztő és volt repülőgyáros repülőbalesetnek esett áldozatul.

*

A Mitsubisi »S—OO« mintájú japán együléses vadászgépekről brit források néhány teljesítményi és építési adatot közölnek. A gép szárazföldi és vízi kivitelben készül. Az újabb kivitel valamivel nagyobb, mint a régi és 900 lóerős, 14 hengeres motorja helyett 1200 lóerős motor hajtja. Az újabb kivitel tulajdonképpen *bombázó-vadász*, amennyiben 225 kg-os bombát is visz. Fegyverzete az újabban közölt adatok szerint ezenkívül két gépágyú (valószínűleg 20 mm-es), amelyek a szárnyba vannak beépítve és négy géppuska (7.7 mm). A vízi kivitelnél gépágyú nincs, csak egy 12.7 mm-es géppuska.

Az újabb kivitelű Mitsubisi-vadász legnagyobb sebessége szárazföldi kivitelben 550 km/ó, míg vízi kivitelben állítólag 530 km/ó. Legnagyobb repülési távolsága póttartály alkalmazása mellett, 255 km/ó utazó sebességnél 2900 km. A régebbi Mitsubisi-vadászokat nem páncélozták, az újabbak már páncélozva vannak. Emelkedési sebessége 1500 m/perc. Könnyű építési módjánál fogva 640 km/ó sebességnél nagyobb zuhanósebességet állítólag nem bír ki. A Mitsubisi »S—01« építési módja erősebb.

*

Szovjet-Oroszország új repülőgépei. A Magyarországon leginkább »Rata« néven ismert szovjetorosz »MIG—3«, »JAK—1«, továbbá az újabb »LAGG—3«-mintájú vadászegyülésesek helyét új orosz vadászok foglalják el. A régebbiek ma már leginkább csak Karéliában harcolnak. A »JAK—1«, illetve »JAK—5« szerepét átvette a »JAK—7«, az előbbieknél fejlettebb kivitelben. Ennek szerkesztője *Alexander Jakowlew.* A »LAGG—3« mintájú vadászok helyett »LAGG—5«-mintájú vadászokat alkalmaznak 1600 lóerős motorral. Szerkesztőjük *Simon Lawacskin.* Legnagyobb sebessége állítólag 620 km/ó. Beszélnek egy új bombázó vadászról is: az »IL—4«-ről, amelyet *Sergej Iljusin,* az »IL—2« Stormowik-mintájú csatarepülőgép szerkesztője hozott létre. Említ a szovjet sajtó egy többfeladatos gépet is: a kétmotoros Petrikow—2-t, amely zuhanóbombázó, felderítő és csatarepülési feladatok megoldására alkalmas.

Az Amerikából kapott gépek között Bell Airacobra »P—39«-mintájú és Curtiss »P—40« Warhawk-mintájú együléses vadászok, Douglas »A—26« Havoc-mintájú rombolók, illetve bombázók, Martin »B—26« Marauder-mintájú bombázók, valamint Douglas »DC—3«-mintájú szállítógépek vannak.

*

A Hawker »Typhoon«-mintájú vadászegyüléses fegyverzet szempontjából háromféle kivitelben készül. A »Typhoon Ia«-nak tizenkét 7.7 mm-es géppuskája, a »Typhoon IB«-nek négy 20 mm-es Hispano-szárnyágyúja, a »Typhoon IC«-nek pedig nyolc 12.7 mm-es géppuskája van. A »Typhoon IB«-re két, egyenként 113 kg-os bomba is rászerelhető.

*

A francia repülőgépgyárak termelése, amióta német vezetés alatt állnak és német számlára dolgoznak, lényegesen felülmúlja azokat a termelési eredményeket, amelyeket a háború kezdetén francia vezetés alatt felmutattak, amikor még a saját légi hadseregüket kellett volna új gépekkel felszerelniök.

A »V. L. R.« az angoloknak egyik új mintájú távolsági bombázója, amelynek legnagyobb repülési távolsága 3200 km. Az új gép a »Liberator« módosított kivitele. A búvárhajók elleni harcban szántak szerepet neki.

*

Központi aluminiumgazdálkodási bizottságot állítottak fel az Egyesült Államok, Nagybritannia és Kanada aluminiumtermelésének és feldolgozásának szabályozására. A bizottság elnöke *amerikai*, tagjai pedig egy angol és egy kanadai megbizott. A bizottság mindenekelőtt az 1943. évi és az 1944. évi szükségletet kívánja megállapítani.

*

Az angolszász hatalmak gumigazdálkodásának szabályozására és a természetes, valamint a műgumi termelésének előmozdítására központi gumibizottságot állítottak fel, amelynek elnöke természetesen szintén egy amerikai közgazdasági kapacitás.

*

Kanada repülőipara — az Exchange Telegraph szerint — 75.000 alkalmazottat foglalkoztat. Havi termelése állítólag 400 repülőgép. (Valószínűleg nagyobbrészt iskola- és gyakorlógépek.)

*

KATONAI HIREK

Kitüntetés. A Kormányzó Úr Őfőméltósága megengedte, hogy nemes bányavölgyi *Tost Gyula* őrnagy a szuverén Máltai Lovagrend magistrális Lovagkeresztjét elfogadhassa és viselhesse.

*

LÉGIFORGALOM

Newyorkban 100 millió dollár költséggel földalatti légikikötő épül.

*

Minár György, a MALERT üzemi tisztviselője, a magyarországi közforgalmi repülés első hajózó szerelője Nemzetvédelmi Keresztet kapott.

*

Bukarest—Szófia—Szaloniki—Athén között június 1-én megindult a légiforgalom. A gépek valószínűleg hetenként egyszer járnak mindkét irányban. A forgalmat a román LARES tartja fenn.

*

A svéd óceánjáratok ügye. Ismeretes, hogy Svédországban már régóta emlegetik egy svéd légiforgalmi vállalat megalapításának tervét, amely rendszeres óceánjáratokat fog fenntartani Svédország és Amerika között. Jóllehet a háború az ilyen tervek kivitelére gátlólag hat, Svédországban ennek ellenére módot akarnak keresni arra, hogy a rendszeres óceáni légijáratok már a háború befejezése előtt megindulhassanak.

Az óceáni légiforgalom lebonyolítását a SILA (Svensk Interkontinental Luftrafik A. B.) nevű vállalat tűzte ki céljául, amelynek alakuló gyűlése május 31-én zajlott le Stockholmban. A vállalat megalapításában a nagyipar, a tőke és a hajózási vállalatok vettek részt és a 12,000.000 svéd korona alaptőkét nyomban lejegyezték. A kincstár nem vesz részt a vállalkozásban.

A forgalmat négymotoros amerikai szárazföldi gépekkel fogják lebonyolítani. A gépek beszerzése végett az Egyesült Államokkal már megkezdték a tárgyalásokat. A vonal végállomása Európában Stockholm, az Egyesült Államokban pedig Newyork lesz. Három irány jöhet tekintetbe. Ezek:

1. Skócián és Ujfundlandon keresztül (7600 km, ebből 3500 km a tenger fölött).
2. Írországon és Ujfundlandon keresztül (6850 km, ebből 3200 km a tenger fölött).
3. Izlandon és Ujfundlandon keresztül (7000 km, ebből 2600 km a tenger fölött).

Az utóbbi vonalon a legkedvezőtlenebbek az időjárási viszonyok, azonban ott lehet a legnagyobb hasznos súlyt vinni. Ez tehát a leggazdaságosabb. Az amerikai—angol katonai szállító szolgálat állandóan használja ezt a vonalat és így bő alkalom nyílik az időjárási viszonyok tanulmányozására.

A vállalat nem kér állami támogatást, hanem arra számít, hogy a forgalom gazdaságosságát önállóan is biztosítani tudja. Számításainak alapja a következő: 75%-os kihasználás esetén, személyenként 1500 svéd korona menetdíj mellett egy gép útja egy irányban a két főváros között 95.000 svéd korona bruttó bevételt eredményez. Ezt 85.000 korona készkiadás, illetve egyéb tehertétel terheli. Gépenként 15 utas szállítására számítanak. Az itt közölt adatok arra mutatnak, hogy a posta- és a teherforgalom fogja a gazdaságosság alapját képezni.

Az ABA (A. B. Aerotransport), Svédország eddigi légiforgalmi vállalata, valamint a SILA között együttműködést, sőt később esetleg fúziót terveznek. *Per A. Norlin*, az ABA igazgatóhelyettese állásától megvált és átvette a SILA vezetését.

*

A DDL (Det Danske Luftfartselskab), Dánia légiforgalmi vállalata az 1942. üzleti évet igen jó eredménnyel zárta. 25 évi fennállása alatt ez az év volt a legeredményesebb. A közgyűlés az alaptőke felemelését határozta el 3,000.000 koronára. A dán kincstár 520.000 korona értékű érdekeltségét 3,000.000 koronára emelte fel. A vállalat az új tőkét korszerű repülőgépek beszerzésére fordítja és a svéd SILA-val együttműködést kíván teremteni. A DDL a kormánytól 20 évre szóló koncesszió-meghosszabbítást kért.

ÉRDEKES REPÜLŐORVOSI PROBLÉMÁK

A repülés élettani hatásainak vizsgálata eddig elsősorban a magassági repülés kérdéseivel foglalkozott. Már csak ezért is érdekes S. Ruff neves német repülőorvosnak a Lilienthal-Akadémia előtt tartott előadásának alábbi két fejezete.

A sebességi repülés élettani kérdései.

A nagysebességű repülőgép zuhanórepülésből és fordulóból való kivétele közben fellépő gyorsulások és tehetetlenségi erők az utóbbi évek repülőorvosi vizsgálatainak előterében állanak. Megállapítást nyert, hogy hosszabb ideig tartó gyorsulások s az általuk ébresztett tehetetlenségi erők hatásai, melyek elsősorban látási zavarokat idéznek elő s esetleg eszméletvesztést is eredményeznek, függnek a gyorsulás nagyságától, irányától, időtartamától s a szervezet állapotától. Hosszabb ideig tartó gyorsulások hatásai elsősorban a szervezeten belül vérkeringési és légzési zavarokban nyilvánulnak meg.

A repülésben néha lökésszerű pillanatnyi gyorsulások is fellépnek, olyan nagyságrendben, hogy ez csakhamar elérhet egy kritikus határt. Kényszerleszállásoknál igen nagy negatív gyorsulások (lassulások) lépnek fel, vízre való kényszerleszállásoknál ez a közönséges gyorsulás 15—20-szorosát is eléri. Gyors repülőgépekből való ejtőernyőugrásnál, mikor az ugró nem várt elég ideig az ernyő kinyitásával, akkora tehetetlenségi erők jelentkeztek, hogy nem csupán az ernyő zsinórzata szakadt el, hanem az ugró is súlyos sérüléseket szenvedett. Ezek a negatív gyorsulások az elöljáróban említett centrifugális erőktől eltérőleg igen rövid ideig hatnak (0.1—0.3 mp). Ezért sem vérkeringési, sem légzési zavarok nem állhatnak be, mert ezek kiváltásához 0.5—1 mp szükséges. De ha ezek a lökésszerű gyorsulások bizonyos határt elérnek, a szervezet szöveteiben állnak be károk.

Az emberi szövetek igénybevétele életünk folyamán túlnyomólag sztatikus, az ezekhez járuló dinamikus igénybevételek általában kicsinyek. Ezzel szemben olyan erők, mint pl. az ejtőernyő kibomlásakor, vagy kényszerleszálláskor lépnek fel, mindig a test vagy egyes részeinek erős dinamikus igénybevételét jelentik s a test szöveteit húzásra vagy nyomásra dinamikusan terhelik. A mindennapi életben előforduló igénybevételek a test szöveteiben legfeljebb rugalmas alakváltozást idéznek elő, szakadást soha. Az így fellépő alakváltozások aránya a legnagyobb megengedhető értékhez, igen változó. Az a csekély biztonság szakítás ellen, ami pl. az erősen nyujtott izomnál adódik, nem jelent veszélyt a szövetek számára, mert a további nyúlást más szövetelemek vagy a csontrendszer korlátozzák. Ez a járulékos biztonság azonban csak a mindennapi élet csekély sztatikus és dinamikus igénybevételei ellen jelent biztonságot s ezek bizony az említett repüléskor fellépő erőkhöz képest igen csekélyek.

Az egyes szövetelemek szilárdságára kimerítő irodalom van, de ezek mind egyes részeket külön tárgyalnak. Az egész ember szilárdságára vonatkozólag még nincsen elég adat.

Az egyes esetek egész sorozatára máris meghatározták az emberi test szilárdságát s az ezt befolyásoló tényezőket. Szerepet játszik itt a felületi nyomás (a szövet felületegységére nehezedő erő), a gyorsulás változása az időben (a lökés), a sebesség s a legnagyobb terhelés. Az ember szilárdságának nagyságára egyetlen jellemző adat: töréses kényszerleszállásoknál a bekötőhevederek egy tonnánál nagyobb erőket is adhatnak át a testnek!

A nagysebességű repülőgép ejtőernyővel való elhagyásakor az ugróra pillanatok alatt a teljes nyomás hat. Az itt fellépő légerők hatását a test szabadonmaradó részeire, elsősorban az arcra nem hanyagolhatjuk el. Eddig úgy látszik, hogy 500 km/óra sebességig földközelben sem kell számolni az arc szöveteinek szakadásával.

Éjszakai repülés.

Az éjszakai repülés, éjjel repülő gépek földi és légi elhárítása, az éjszakai légiharc számos fiziológiai-optikai kérdést vetett fel, ezek közül a legfontosabbak:

1. Mit tehetünk azért, hogy a sötétben repülő ellenfelet mihamarabb felismerjük;

2. hogyan tarthatjuk saját gépeinket minél tovább rejtve az ellenség szeme elől?

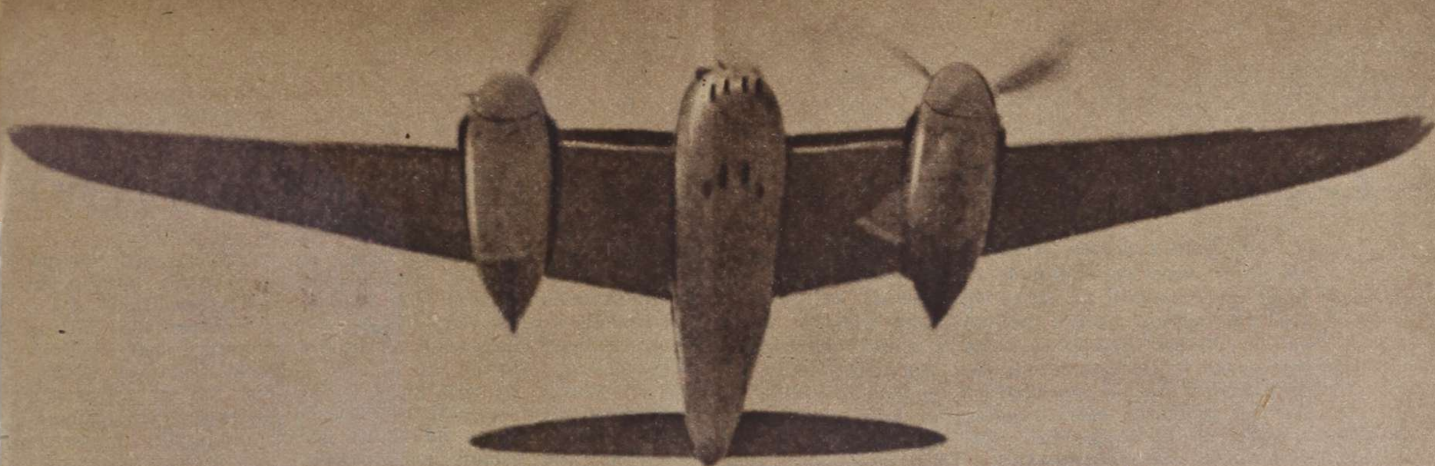
E kérdések kielégítő megoldásához ismerni kell a látás szervét, főleg a sötétben való látás készségét. Erre néhány példa:

A szem egészen szélsőséges megvilágításokhoz képes alkalmazkodni. Mihelyt ugyanis mindkét pupilla erősebb fényt kap, maguktól szűkülnek. Ez a folyamat a látóhártya fényfelfogóinak ideges impulzusára változik ki, értelme az érzékeny látóhártya védelme a túlerős fénytől. Ha ez a szűkítés sem elegendő, az idegreflexek becsukják a szemet. Egy adott világosságon alul a pupillák maximálisan kitágulnak. De még ez sem lenne elég arra, hogy sötét éjszakában a repülő tájékozódhassék. Kell tehát még a szemnek a sötétséghez való alkalmazkodása, mely a látóhártya fényfelfogóinak (a csapok és pálcikák) fényérzékenységét bámulatos mértékben növeli. Tudvalevőleg a csapok a látóhártya közepén vannak legsűrűbben, itt képződik a legélesebb kép, ezek a kerület felé ritkulnak. A pálcikák közepén teljesen hiányzanak s a kerület felé egyre több van belőlük. A csapok fény- és színérzékenyek, a pálcikák fényérzékenyek, de nem színérzékenyek s a látást sötétben és félhomályban közvetítik. A nappali látásról az éjszakaira áttérve, a csapok és pálcikák fényérzékenysége nagyon megnő: a csapok 10 perc alatt 4.5-szeres fényérzékenységűek, a pálcikák 30—40 perc alatt 10.000—100.000-szer lesznek érzékenyebbek!



Az éjszakai bombázó és vadász találkozásakor a légigyőzelem többnyire azé, aki előbb észreveszi a másikat s így az a törekvés, hogy a saját gép észrevehetőségét a végletekig lecsökkentsük, másrészt kedvező sötétben való látási viszonyokat teremtsünk a gép személyzetének. Maradjunk a sötétben való látás kérdésénél: vajjon minden ember egyformán lát sötétben? Nyilván nem, hiszen sok ember egyáltalában nem lát sötétben, ez a sötétvakság arra vezethető vissza, hogy csak a csapok fényérzékenysége növekszik meg, a pálcikáké nem. A repülőorvos feladata a legjobb emberek kiválogatása. Ezeknek a sötétben való látóképességét meg kell tartani, sőt fokozni: pl. A-vitamin adagolásával. Ez a kérdés tehát megoldható. Sokkal nehezebb repülés közben a legkedvezőbb látási feltételeket biztosítani, hiszen a legjobb a sötétbenlátás teljes sötétségben s éppen ez csaknem elérhetetlen a repülésben. Csillag- és holdfény, műszervilágítás miatt a látás csökken. A külső világítási viszonyok egyformán befolyásolják a támadót és védőt. Ezzel szemben a gép belső világítási viszonyai s a kipufogócsövek lángja nagyon befolyásolja a vadászt. Ezért e téren sok a tennivaló. A műszerek foszforeszkáló megvilágításának megfelelő megválasztásával máris sok érhető el.

A kipufogólángok eltüntetése nem csupán a saját repülő látási képességének növelésére fontos, hanem, hogy az ellenség se vegye észre a gépet. Ma már ez a kérdés kielégítően megoldódott. Az éjszakai légiharc lefolyása általában olyan, hogy a bombázó és éjszakai vadász lövészét a fegyverek torkolattüze s a fényjelző lövedékek szinte »megvakítják«, tehát látóképességétől megfosztják, mivel a szem a sötéthez való alkalmazkodáshoz szükséges, aránylag hosszú idővel ellentétben, másodpercek alatt elveszti a nagy fény következtében sötétbenlátó képességét. Az éjszakai vadász például lövéssorozata végére nem látja már ellenfelét s kénytelen elfordulni.



BEMUTATJUK A MOSZKITÓT

Az angolszász propaganda lényegesen nagyobb port vert fel a De Havilland Mosquito gépnek, mint az valóban megérdemelte volna. A gép kétségkívül érdekes szerkesztésű s sok új gondolatot tartalmaz, repülőtulajdonságai is kitűnőek, teljesítményei is jók ,de úgy, ahogyan Londonban beállítják, döntő fegyvernek egyáltalán nem tekinthető. Kis bombaterhe folytán inkább zavarótámadások végrehajtására alkalmas.

A Mosquito ősét a London-Melbourne távrepülésre készült és a versenyen győztes Comet gépben kell keresnünk. Ez a gép két túlsűrített 205 lóerős Gipsy Six R motorral 360 km/óra átlagsebességet tudott tartani a nagy távolság berepüléséhez szükséges üzemanyagsúly mellett is. Ha valaki a Comet és a Mosquito gépeket összehasonlítja, sok közös vonást nem fedezhet fel bennük — külsőleg. Valójában a géppel szerzett tapasztalatokat értékesítették az új harcigépnél. Az első szereplése egy Osló elleni légitámadásnál volt.

A gép középfedelű, erősen vékonyodó trapézszárnnyal, elliptikus irányfelületekkel. Törzse csaknem kizárólag a katonai tehernek ad helyet s így a személyzet meglehetős helyszűkével küzd. A bombateher teljesen a törzsben kap helyet, hogy külső felfüggesztéssel ne rontsák a gép aerodinamikai tökéletességét s ezzel teljesítményeit.

Általában minden jel arra mutat, hogy a Moszkitó tervezésénél a legfőbb szempont a sebesség volt. Annyira ezt a szempontot tartották szem előtt, hogy eddigi hírek szerint a gép bombázó változatán egyáltalán nincs fegyverzet, csupán 4 drb 500 fontos (225 kg) bombát visz magával.

A gépen két Rolls Royce Merlin XXI. motor van, ennek teljesítménye körülbelül 1300 lóerő. A Moszkitó motorteljesítménye tehát 2600 lóerő a Comet 410 lóerejével szemben. Nem csoda, hogy a gép sebessége is megfelelően megnőtt s ennek ellenére a leszállósebességet biztonságos értéken kellett tartani.

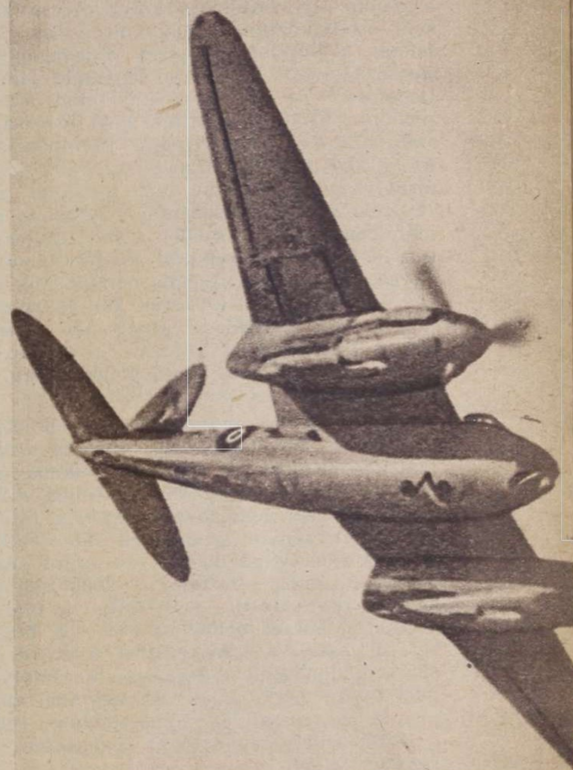
Két változata szerepel harctéri alkalmazásban: a Moszkitó vadász és a Moszkitó bombázó. A vadászváltozat fegyverzete csakis mereven beépített nagy tűzerejű egységekből áll: 4 drb 20 mm-es gépágyu és 4 drb 12.7 mm-es Browning géppuska.

A bombázógépben csupán 4 drb 225 kg-os bomba van, egyéb fegyverzetnek nem jutott hely.

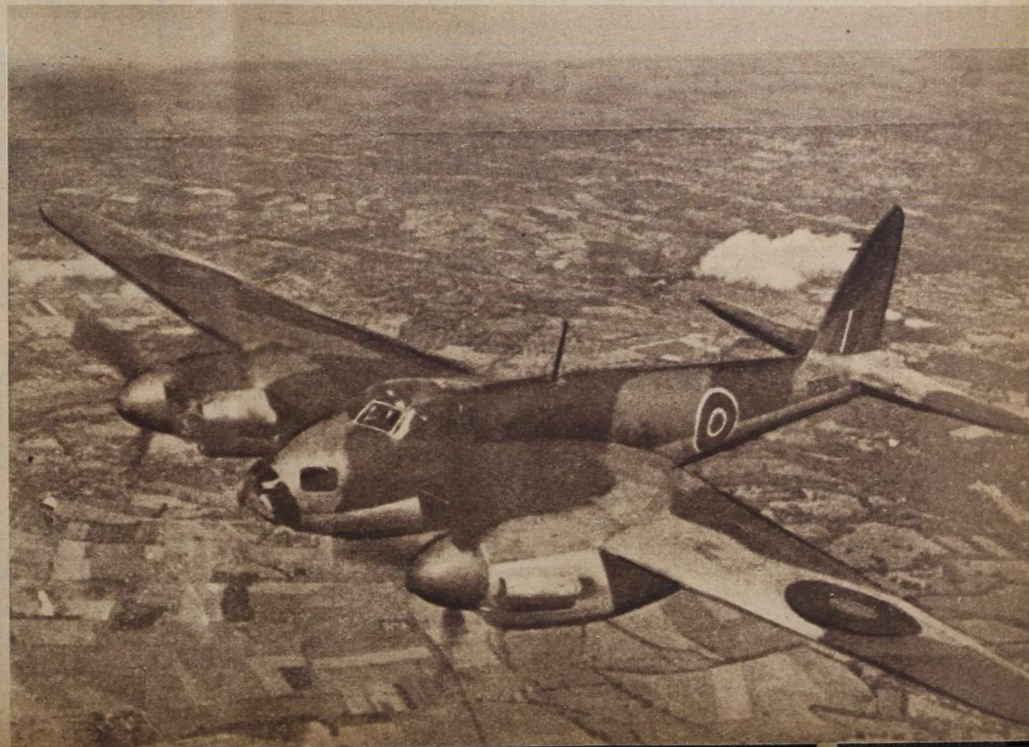
A gép két főnyi személyzete egymás mellett ül a gépben, az egyik a gépvezető, a másik a bombalövész, rádiós stb. feladatköreit teljesíti .

Legnagyobb sebessége legalább 600 km/óra.

A Moszkitó kétségtelenül kitünő gép, de megvannak a hibái is. Éppen ezek miatt csak bizonyos megszorításokkal alkalmazható harcfeladatokra, elsősorban bombázásra. Mint nagytávolságú vadász és vadászbombázó inkább van lehetősége sikerre. Ha azonban a Moszkitó válasz a Messerschmitt Me. 210. gépre, akkor az összehasonlítás minden bizonnyal a német gép javára üt ki.







Bombatámadás Szaloniki ellen

Dr. Emilio Ceretti, a Popolo d'Italia munkatársa, aki több, mint egy éven át repülő haditudósítói minőségben működött az olasz légi erőknél, az ott szerzett élményeiről hosszú nyilatkozatot adott a baráti magyar nemzet számára, amelyet lapunk előző részében közzé is tettünk. Fenti cím alatt egyik igen érdekes görögországi bevetésének történetét írta le a Le Vie dell'Aria olasz repülésügyi hetilap 1941. évi február hó 16-i számában. Ezt a cikket az említett nyilatkozat kiegészítéseképen teljtartalmúlag olvasóink elé tárjuk.

Szaloniki néhány hét óta (1941 február) a legerősebb ellenséges vadászrepülő támaszponttá vált. Amikor tehát a minap egy »Alcione« kötelékkel a város fölé érkeztünk, nem csodálkoztunk, hogy hatalmas tömegben rajzanak felénk a különféle típusú vadászgépek. A levegő szinte forrni látszott, amint a légiriadó jelére beléje süvítettek. Legelőször is a »Hurricane«-okat ismertük fel, amelyek mohón falták a köztünk levő távolságot. A mélyfedelű szárnyuk és a légellenállás szempontjából igen kedvezően kialakított törzsük alapján, könnyen meg lehetett különböztetni őket a néhány száz méterrel alacsonyabban szálló »P. Z. L. 24«-ektől. Ebben a helyzetben a gépünk két körülményben láthatott módot a menekülésre: a szoros kötelékrepülésben és a repülési magasságban. Az erősen védett ellenséges célokat ugyanis bombázóink egyre nagyobb repülési magasságban keresték fel és sikerült olyan előnyös magasságot találniok, amely az ellenséges vadászoknak súlyos nehézségeket okozott a légiharc megvívásában, viszont a mieink még kellő pontossággal vethették le haláltthozó »gyümölcsei«-ket a görög földre.

Mi is egyre magasabbra emelkedtünk az odarepülés útja alatt. Nyolcvanperces repülés után gyorsan suhant el alattunk Epirus és Észak-Macedonia sziklás, hóval fedett hegyvidéke. A kép egyre elvontabbá vált, 5000 m magasságban még volt némi árnyékhatás a földön, a tavak, a tengerszemek fénylő szemeknek látszottak, az égnek meredő csúcsok még kiemelkedtek az egyre jobban ellaposodó földtányérból: még léteztek... 7000 méterről azonban, ahová néhány perc mulva felértünk, a föld elvesztette emberi arculatát, kihalt belőle az élet. A hegyek ellaposodtak és belesüllyedtek a környezetbe. A tavak összefolytak a fenyikok ködbeborult síkságával, a vízfolyásokat elnyelték az őket övező hegyoldalak. Az egyetem ami még él, az *Olympos*: a nagy, sziklás tömb jobbra tőlünk egyetlen jégmozaik, amely legyőzte az atmoszférát és élénk színekben ragyog felénk.

A csillagok világába értünk fel. Különös nyomasztó érzés vett erőt rajtunk, amelynek valószerűségét azonban csodás tünemény támasztotta alá. Sokat hallottam erről a tüneményről beszélni, de személyesen csak most éltem át. A velünk kötelékben repülő gépek ugyanis hosszú ködcsíkot vontak maguk után. Úgy néztek ki, mintha pólyába lettek volna burkolva, uszályuk volt, mint az üstökösöknek... Gyönyörű, de egyben megdöbbentő látvány volt...

Közben a repülési magasság növekedésével egyre nagyobb gyötrelmek hárultak ránk. Már húsz perce olyan dermesztő hidegben repültünk, amelynek »hőfoka« 40° C-szal süllyedt a zéró alá. Ehhez járultak az oxigénhiány okozta nehézségek. Hiába szívtuk mohón magunkba a légzőálarcon át a palackba sűrített életnedűt, a végtagjaink mégis ólmosakká váltak. A legcsekélyebb mozgás is megerőltetéssel járt. Heves lüktető fájdalmak léptek fel testünk különböző részein, kiváltképpen az izületekben, de ezek legalább figyelmeztettek bennünket arra, hogy még élünk... Ha ezek a fájdalmak megszűnnek, akkor az élet is megdermed: az ember fej elnehezül és végtagjai egyre jobban megmerevednek... A megfagyáshoz hasonló jelenség ez.

De már megérkeztünk Szaloniki fölé. A mi repülési magasságunkból csak a lényeges látszik. A pályaudvar mindenesetre élénken elénk rajzolódik. Lehullanak az első nagyürméretű bombák és néhány másodperc mulva robbannak is a földön. Mialatt azonban a becsapódási helyeken kivirágzó füstfelhőket figyeltük, nyakunkra értek az ellenséges vadászok: előbb a »Hurricane«-ok, azután a »P. Z. L.«-ek. Előzőleg a földről is lőttek ránk, de hamarosan beszüntették a tüzet, egyrészt, hogy ne veszélyeztessék a saját vadászaikat, másrészt pedig bizonyára belátták, hogy a mi magasságunkban már nem tudnak veszélyesek lenni. De a vadászok sem okoztak nagy gondot nekünk. Jól láttuk, hogy a nagy magasság nekik sem »fekszik«. 6000 méteres magasságig büszkén és vidáman emelkedtek, oly merőlegesen, mintha felvonó húzta volna őket felfelé. Itt azután egyszerre megtorpantak és vánszorogni látszottak. Kapkodtak, mint a lámpa bűvkörébe került pillangók, messziről leadtak ránk néhány sorozattüzet, ezt is csak bizonyára azért, hogy jószándékukat bemutassák az őket alant figyelő parancsnokaiknak...

Mi pedig elvégezve feladatunkat, ráfordultunk a visszatérés útjára. Ez az út még 400 km-nyi ellenséges terület feletti repülést jelentett, azaz legalább még fél óra hosszát a jelenlegi nagy magasságban kellett időznünk. A fél óra gyorsan mulik. Hajózó szerelőnk, bár még egyelőre nem csökkentettük repülési magasságunkat, kezd magához térni. Amint pedig a repülőgépvezető előrenyomja a botkormányt, azaz süllyedésbe fog, a fiú mindinkább feleszmél. 6000 m magasan köhög, 5500 m-en kifujja az orrát, 5000 m-en nyujtózkodik, 4500 m-en már fel is kel, megdörzsöli a szemeit, végigtapogatja magát azzal a szándékkal, hogy meggyőződjék, vajjon mindene megvan-e s azután beszélni kezd: »Bocsánatot kérek, főhadnagy úr, kissé elszédültem.« Halvány sejtelme sem volt arról, hogy körülbelül egy óra hosszát feküdt eszméletlenül... Amint megtudta, hogy a bombázó feladatot az ő közreműködése nélkül már régen végrehajtották, bánatosan roskadt magába.

Három és félórai repülés után szállunk le, hátunkon több mint ezer kilométeres vízszintes és hét kilométeres magasságí távval. A földön azonnal elvegyülünk a bevetésben résztvevő többi gép személyzetével. Náluk is előfordult kellemetlen érzés és pillanatnyi rosszullét a nagy repülési magasság miatt, de amint siklani kezdtek a gépek, az emberek úgy érezték, mintha újjászülettek volna. Vérük áramlása megindult és most mindannyian jól vannak. Levetjük a repülőruhát és csodának tűnik fel, hogy álarc nélkül is nyugodtan szívhatjuk a létet adó levegőt...



Felelős szerkesztő és kiadó:
JÁNOSY ISTVÁN
FŐSZERKESZTŐ

MAGYAR SZÁRNYAK
megjelenik havonta kétszer
minden 1-én és 15-én. Előfizetési ára egy évre 12 pengő, vállalatoknak, jogi személyeknek évi 40 pengő. Egyes szám ára 50 fillér. Szerkesztőség és kiadóhivatal: Budapest, VII., Király-u. 93. sz. Telefon: 222—422. Postatakarékpénztári csekkszámla: 29.830.

Kéziratokat és fényképeket nem őrzünk meg és nem adunk vissza. Levelekre csak beküldött levélbélyeg ellenében válaszolunk.